第２章　海難の発生と海難原因

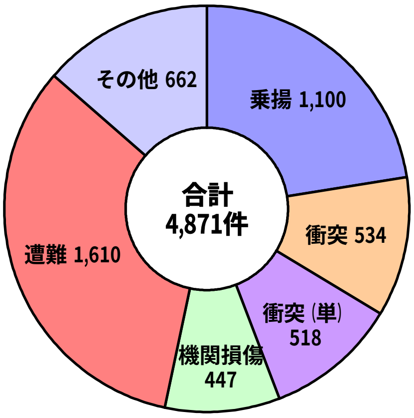
第１節　海難の発生

１　海難の発生状況

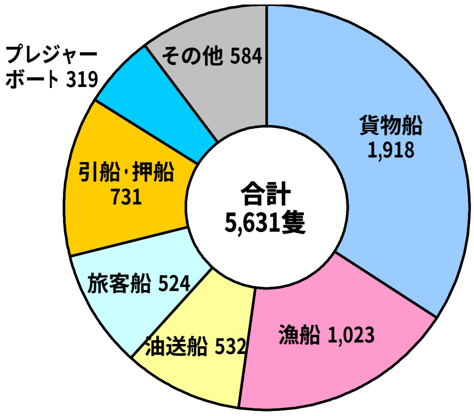
平成 17 年中に発生し、理事官が認知した海難は、4,871 件 5,631 隻で、これは前年と比べて、件数で 698 件（13%）、隻数で 843 隻（13%）とそれぞれ減少しています。

また、海難に伴う死亡・行方不明者及び負傷者（以下「死傷者等」という。）は、合計 551 人で、前年の 688 人と比べて 137 人（20%）減少しています。死傷者等 551 人中、死亡・行方不明者数は 184 人、負傷者数は 367 人で、前年の 254 人、434 人と比べて、70 人（28%）、67 人（15%）とそれぞれ減少しています。

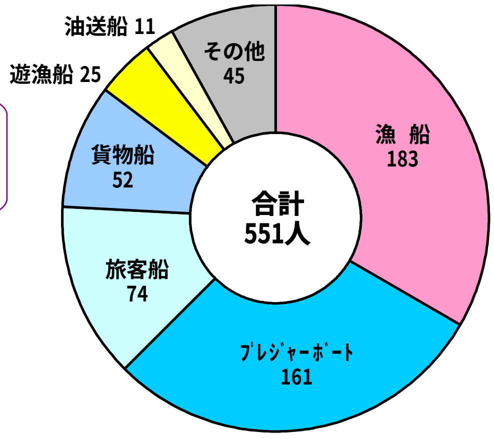
この海難発生数及び死傷者等の減少の主な要因は、平成 16 年には、観測史上最多となる 10 個の台風が日本に上陸し、それに伴う海難が多数発生しましたが、平成 17 年には、台風の影響が少なかったことが挙げられます。



海難種類別発生件数



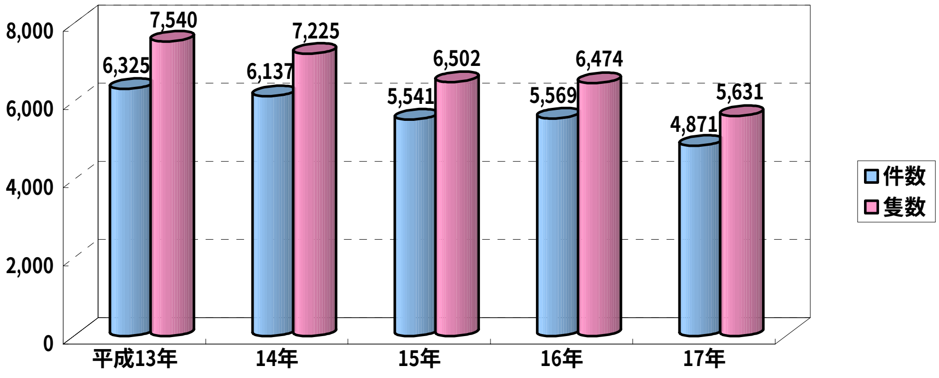
船種別発生隻数



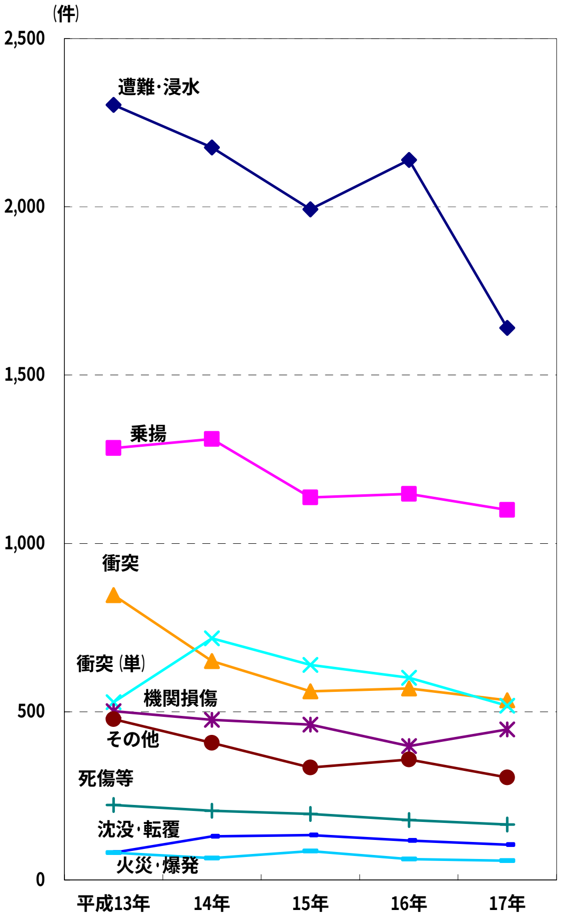
船種別死傷者等の状況

2　海難の傾向

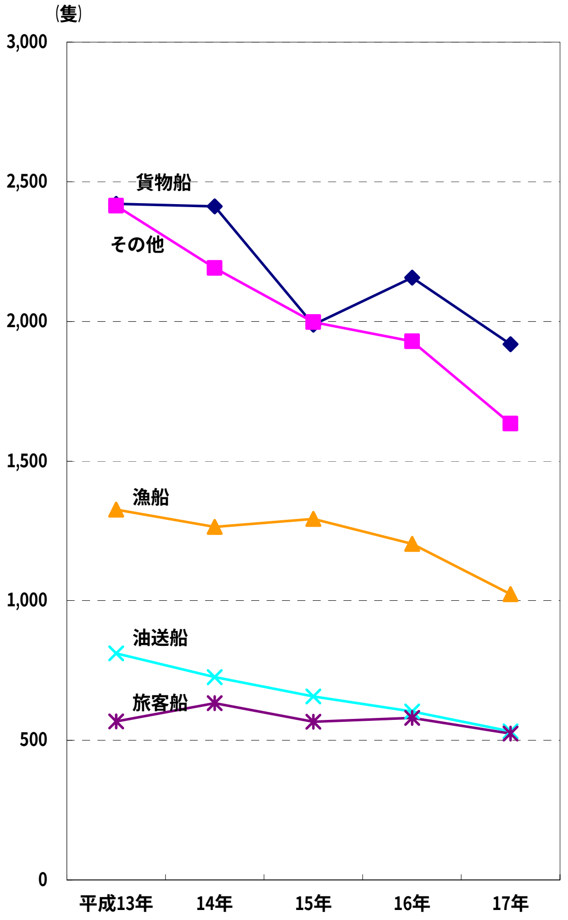
最近５年間についてみると、海難の発生件数及び隻数ともに漸減傾向にあります。



海難の発生件数・隻数の推移



海難種類別発生件数の推移



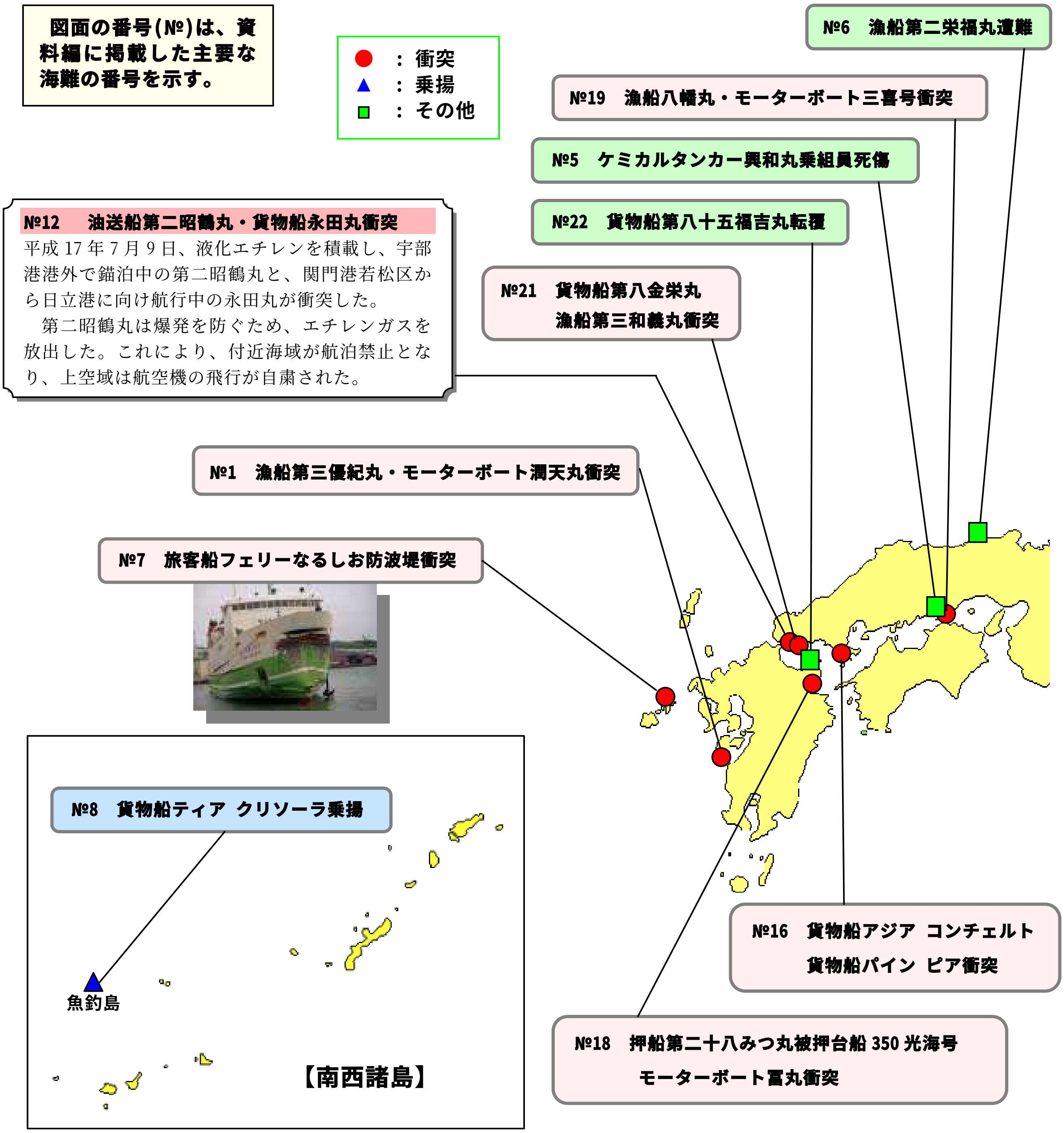
船種別発生隻数の推移

３　平成 17 年の主要な海難

平成 17 年に発生した海難のうち、主要な海難として、次の基準に該当する 22 件の海難について、それぞれ発生地点を示しました。

なお、主要な海難の概要は、**資料編第１表**(資料編 2 ページ以降)に掲載しています。

主要な海難の基準
① 5 人以上の死亡・行方不明者が発生したもの　② 旅客の死亡・行方不明者又は負傷者が発生したもの
③ 次の船舶が全損となったもの
　旅客船、油送船、ケミカルタンカー、500 トン以上の貨物船、100 トン以上の漁船、
　その他の特殊用途の 100 トン以上の船舶
④ 爆発又は火災で船舶の損傷が重大なもの　⑤ 社会的反響が大きかったもの



№11　漁船第三十八白運丸・貨物船チゴリ衝突

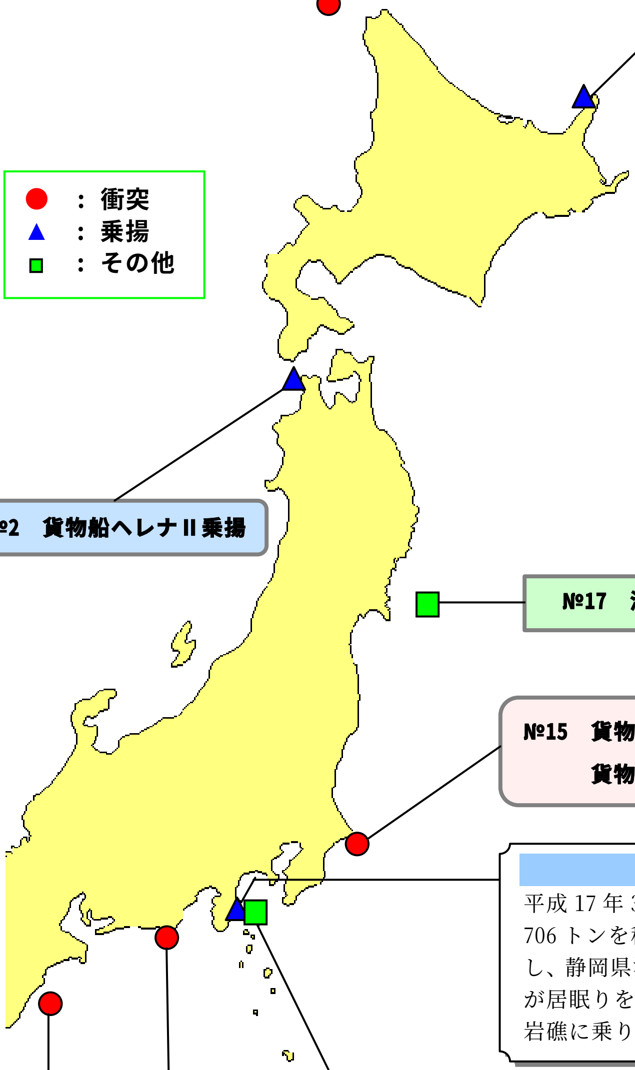
平成 17 年 7 月 7 日、ほっけ刺網漁の目的で、漁場で漂泊中の第三十八白運丸と、稚内港から韓国釜山港へ向け航行中のチゴリが、礼文島沖で衝突し、第三十八白運丸が転覆、乗組員 1 人が行方不明となった。

№10　旅客船カムイワッカ乗揚

平成 17 年 6 月 23 日、知床半島遊覧の目的で、宇登呂漁港を発したカムイワッカが、知床岬沖で反転して南下中、浅礁に乗り揚げ、乗客 22 人が負傷した。

№20 漁船第三新生丸・貨物船ジム アジア衝突

平成 17 年 9 月 28 日、さんま漁を終えて花咲港へ帰航中の第三新生丸と、アメリカ合衆国シアトル港から韓国釜山港に向け航行中のジム アジアが根室沖で衝突し、第三新生丸が転覆、乗組員 7 人が死亡、1 人が負傷した。



№2　貨物船ヘレナⅡ乗揚

№17　漁船第十五大定丸火災

№9　漁船第八全功丸沈没

北緯 7 度 17 分、
東経 170 度 57 分付近
（マーシャル諸島）

№15　貨物船開神丸
貨物船ウェイ ハン ９衝突

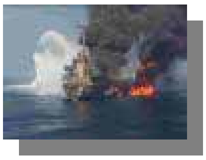
№3　LPG 船たかさご２乗揚

平成 17 年 3 月 29 日、液化プロパンガス 706 トンを積載して、京浜港横浜区を発し、静岡県清水港に向け航行中、当直者が居眠りをし、同県東伊豆町大川付近の岩礁に乗り揚げた。

№4　ケミカルタンカーつばさ沈没

№13　貨物船菱鹿丸・貨物船第拾八宝来丸衝突

№14　油送船旭洋丸・ケミカルタンカー日光丸衝突



第２節　裁決における海難原因

１　海難の種類からみた原因

海難審判庁では、海難審判によって海難原因を究明し、裁決によって明らかにしています。

平成17年には、732件の裁決が行われ、前年の760件に比べ、28件減少しています。また、海難に伴う死亡・行方不明者は、93人となっています。

裁決の対象となった船舶（以下「裁決対象船舶」という。）は、1,037隻で、このうち、外国船が42隻(4%)となっています。また、裁決で「原因なし」とされた船舶が75隻あり、これらを除いた962隻の原因総数は、1,255原因となっています。

摘示された原因数をみると、「見張り不十分」が373原因(全体の30%)で最も多く、次いで「航法不遵守」が122原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」が93原因(7%)、「居眠り」が93原因(7%)、「船位不確認」が71原因(6%)などとなっています。(資料編第2表参照)

(注）裁決では、１隻について複数の原因を挙げることがあります。

(1)　衝突

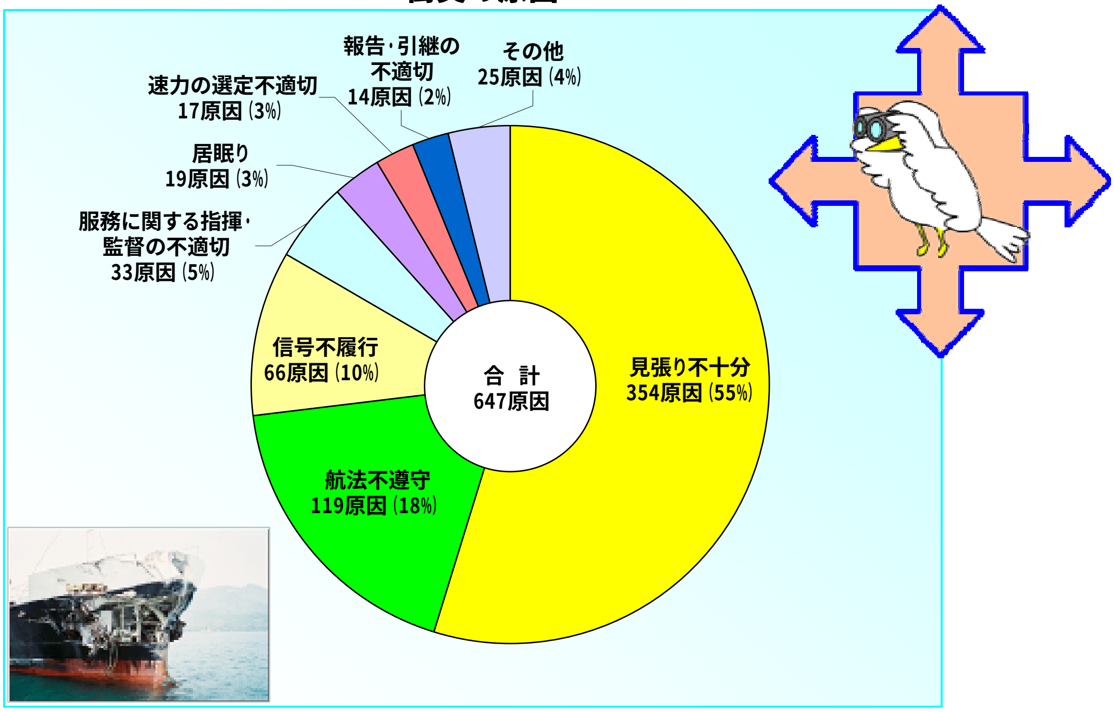
あなたの見張りが、あなたの安全を守ります！

衝突は、259件535隻で、全裁決の35%を占めており、このうち、486隻で647原因が示されています。

647原因の内訳は、「見張り不十分」が354原因(55%)と半数を占め、次いで「航法不遵守」が119原因(18%)、「信号不履行」が66原因(10%)の順となっています。

衝突原因の上位を占める「見張り不十分」と「航法不遵守」について、さらに詳細な分析を行った結果が以下のとおりです。

衝突の原因



① 見張り不十分

「思い込みや期待」が見張りの落とし穴 ！

「見張り不十分」であった354隻の態様は、次の3種類に分類されます。

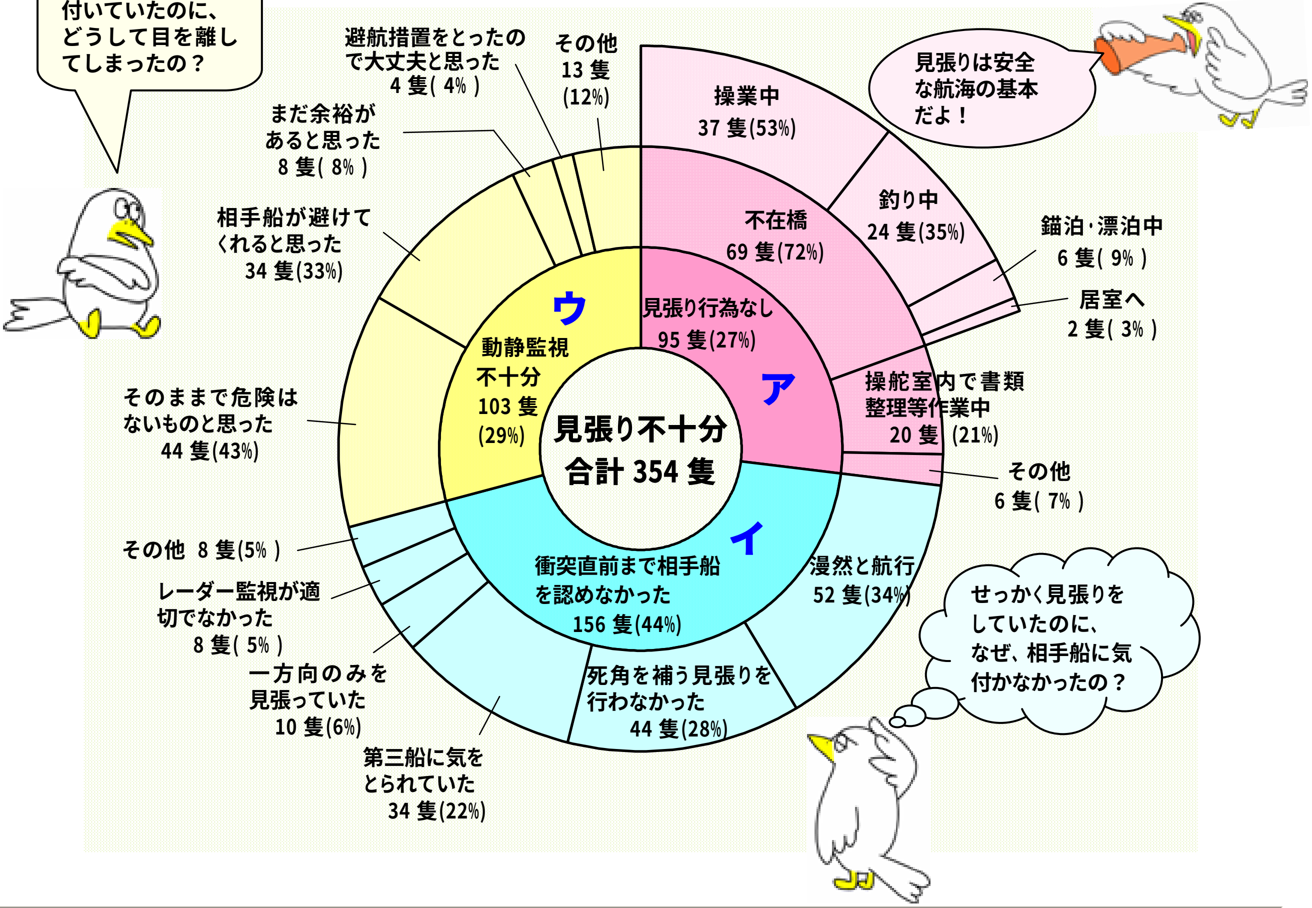
ア「見張りを行わなかった」もの　95隻(27%)
イ「見張りは行っていたが、衝突直前まで相手船を認めなかった」もの　156隻(44%)
ウ「相手船を認めたものの、その後の動静監視を行っていなかった」もの　103隻(29%)

アでは、「不在橋（操舵室から離れていた）」が69隻で72%を占めており、そのときの運航形態は、漁船の「操業中」が37隻(53%)、遊漁船及びプレジャーボートの「釣り中」が24隻(35%)と多く、他船の避航に期待して漁ろう作業に専念していたり、釣りに熱中するあまり、見張りがおろそかになっていたことがうかがえます。

イでは、「漫然と航行」が52隻(34%)、「死角を補う見張りを行わなかった」が44隻(28%)、「第三船に気をとられていた」が34隻(22%)などとなっており、見張りは行っていたものの、「接近する他船はいないだろう」との思い込みや、航走中に船首が浮上したりして見張りの障害となる死角が生じていたにもかかわらず、死角に隠れた部分の見張りを十分に行っていなかったケースが多くみられます。

ウでは、「一度は相手船を認めたものの、接近することはないものと思った」が44隻(43%)、「相手船が避けてくれると思った」が34隻(33%)など、初認時の安易な判断や期待から、その後の相手船の位置や進路などの動静監視を怠り、衝突に至っています。

衝突における見張り不十分の細分類



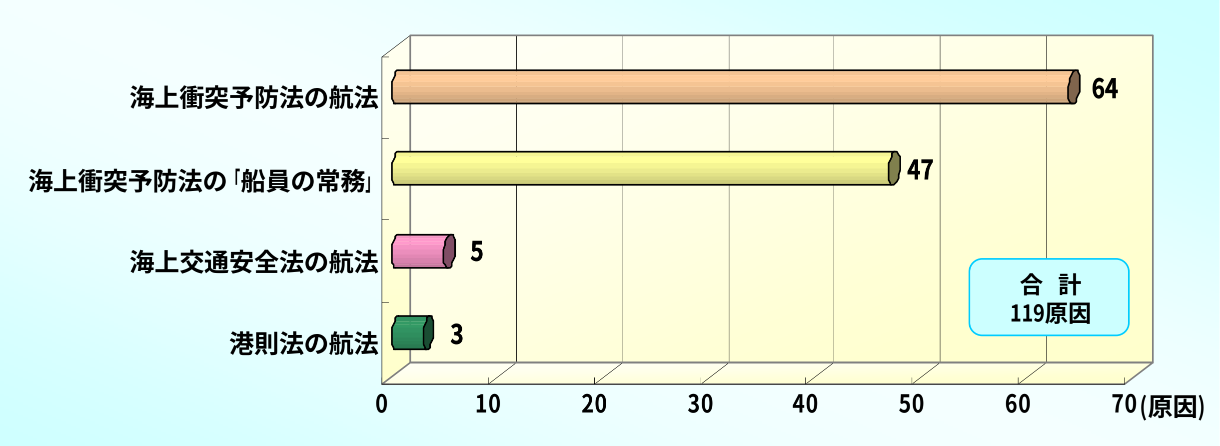
② 航法不遵守

航法を守ることが衝突予防の第一歩！

相手船を認めていたものの、航法不遵守で衝突に至った119原因の内訳は、海上衝突予防法の航法不遵守が64原因(54%)で最も多く、同法の「船員の常務」も47原因(39%)となっています。

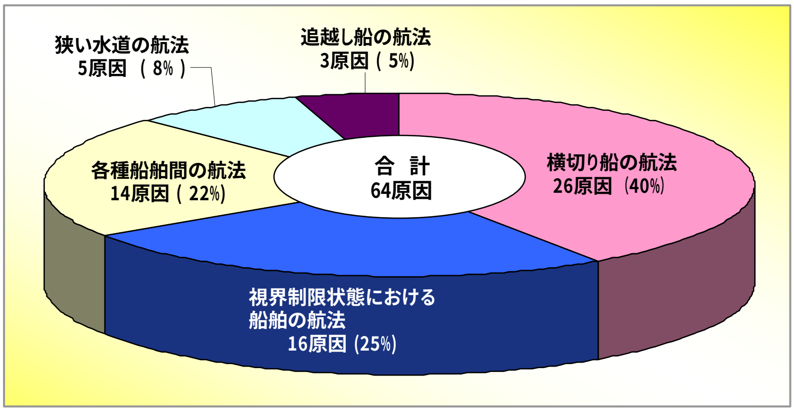
また、海上交通安全法の航法不遵守が5原因(4%)、港則法が3原因(3%)となっています。

遵守されなかった航法等の原因



海上衝突予防法の航法不遵守

海上衝突予防法の航法不遵守64原因を、それぞれの航法別にみると、横切り船の航法が26原因(40%)と最も多く、以下、視界制限状態における船舶の航法が16原因(25%)、各種船舶間の航法が14原因(22%)、狭い水道の航法が5原因(8%)、追越し船の航法が3原因(5%)となっています。



「海上衝突予防法の航法不遵守」以外の例では

「船員の常務」
錨泊・漂泊船を避けなかったものや、逆に錨泊・漂泊船が接近する他船に対して適切な避航措置をとらなかったものが多くなっています。

「海上交通安全法」
いずれも来島海峡航路で発生した衝突で、航路外から航路に入った船舶、航路を横断しようとした船舶及び航路に沿わないで航行した船舶が、航路航行船を避けなかった事例です。

「港則法」
関門港での追越し態勢で衝突したものや、姫路港で航路に入る船舶が航路を航行する他の船舶の進路を避けなかった事例です。

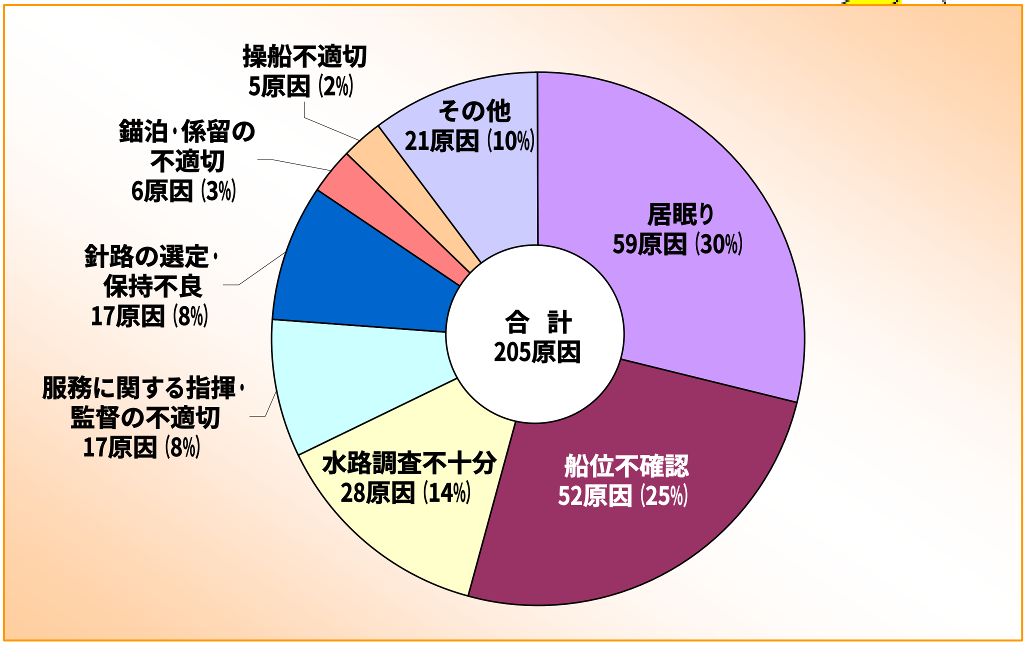
(2)　乗揚

「居眠り」が 1/3 でトップ！

乗揚は、177件185隻で、全裁決の24%を占めており、その中で205原因が示されています。

このうち、「居眠り」が59原因(30%)と最も多く、次いで「船位不確認」が52原因(25%)となっており、毎年この2原因で約半数を占めています。

乗揚の原因

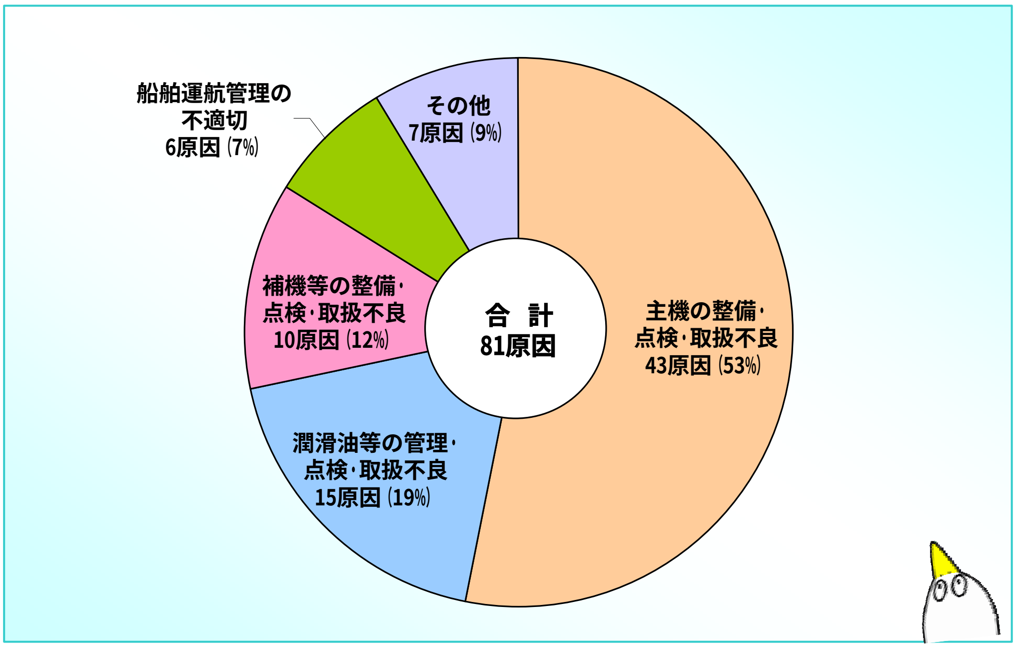


(3)　機関損傷

取扱説明書を十分に活用し、整備・点検・管理・取扱いを確実に！

機関損傷は、70件70隻で、全裁決の9%となっています。その中で、81原因が示されており、「主機の整備・点検・取扱不良」が半数を占めています。

機関損傷の原因

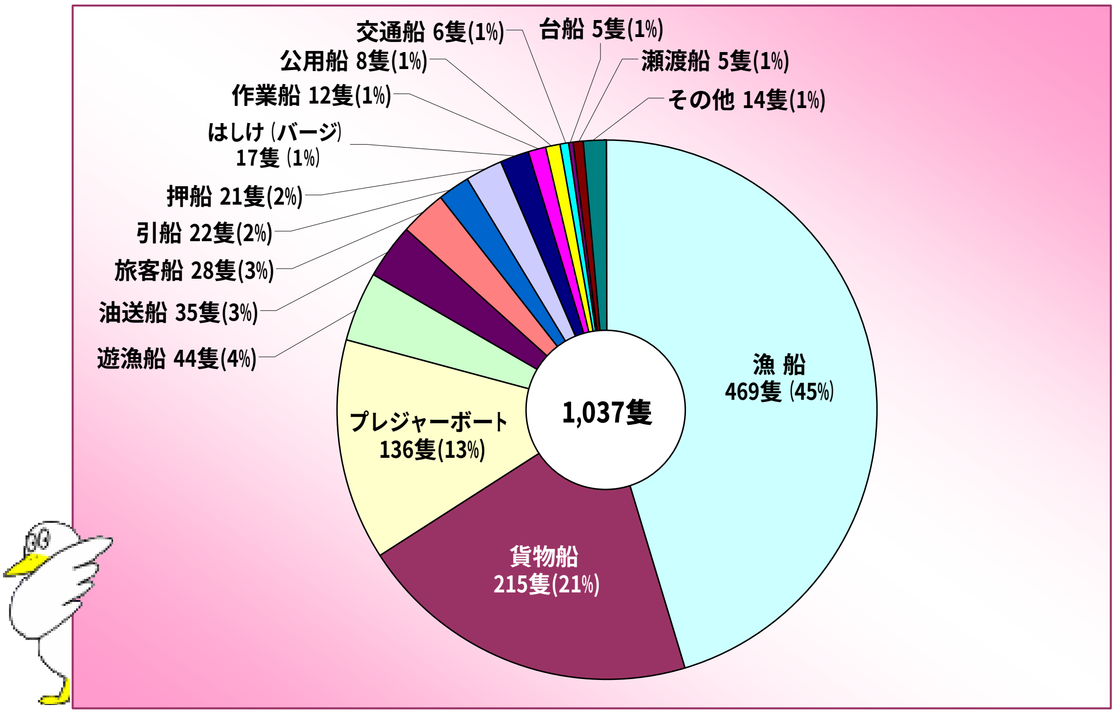


2　船種からみた原因と海難事例

裁決対象船舶 1,037 隻を船種別にみると、漁船が 469 隻(45%)で最も多く、次いで貨物船が 215 隻（21%)、プレジャーボートが 136 隻(13%)、遊漁船が 44 隻(4%)などとなっています。

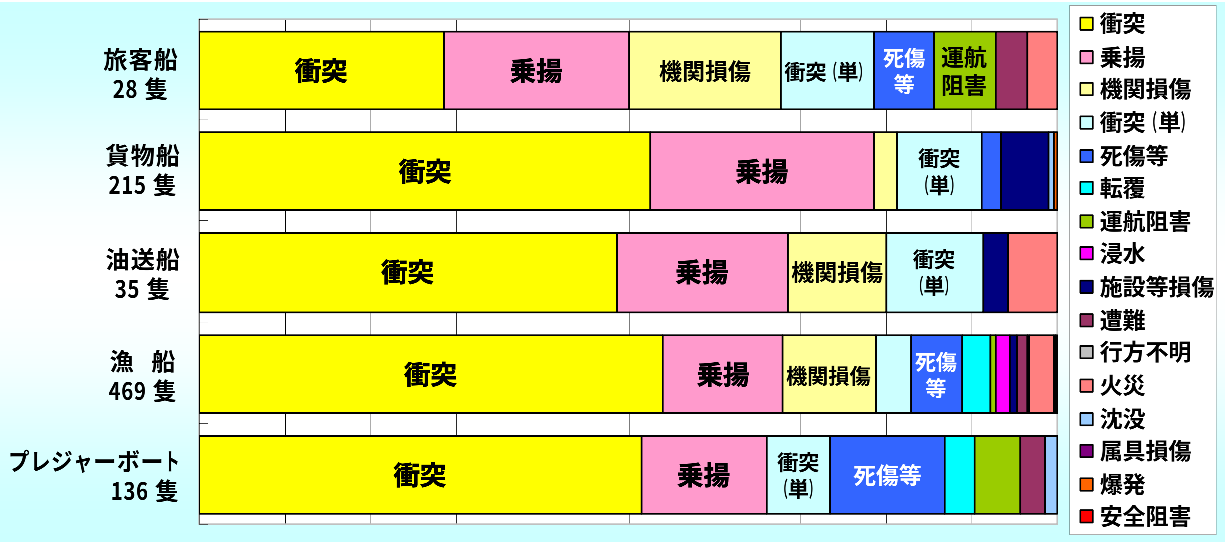
また、海難に伴う死亡・行方不明者は 93 人となっており、これを船種別にみると、漁船が 36 人(39%)、プレジャーボートが 21 人(23%)、貨物船が 18 人(19%)などとなっています。

船種別裁決隻数



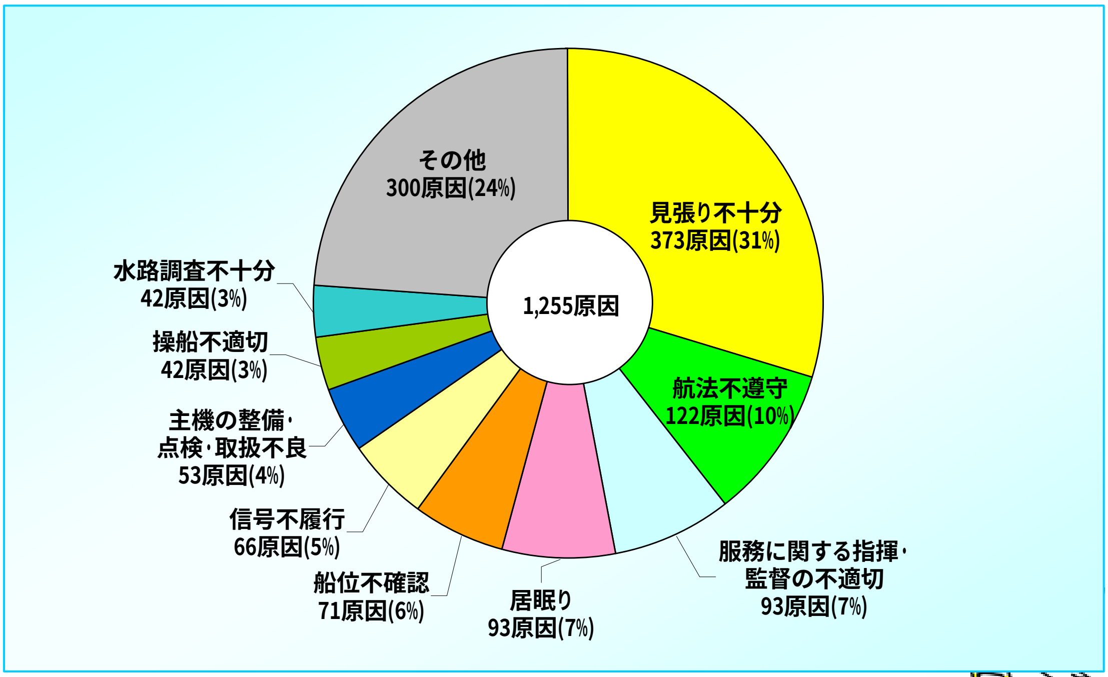
船種別に海難種類をみると、すべての船種において「衝突」と「乗揚」の割合が高くなっており、貨物船、油送船、漁船及びプレジャーボートでは、「衝突」が半数を占めています。また、プレジャーボートでは「死傷等」の割合が高いのが目立っています。(資料編第 23 表参照)

船種別の海難種類の割合



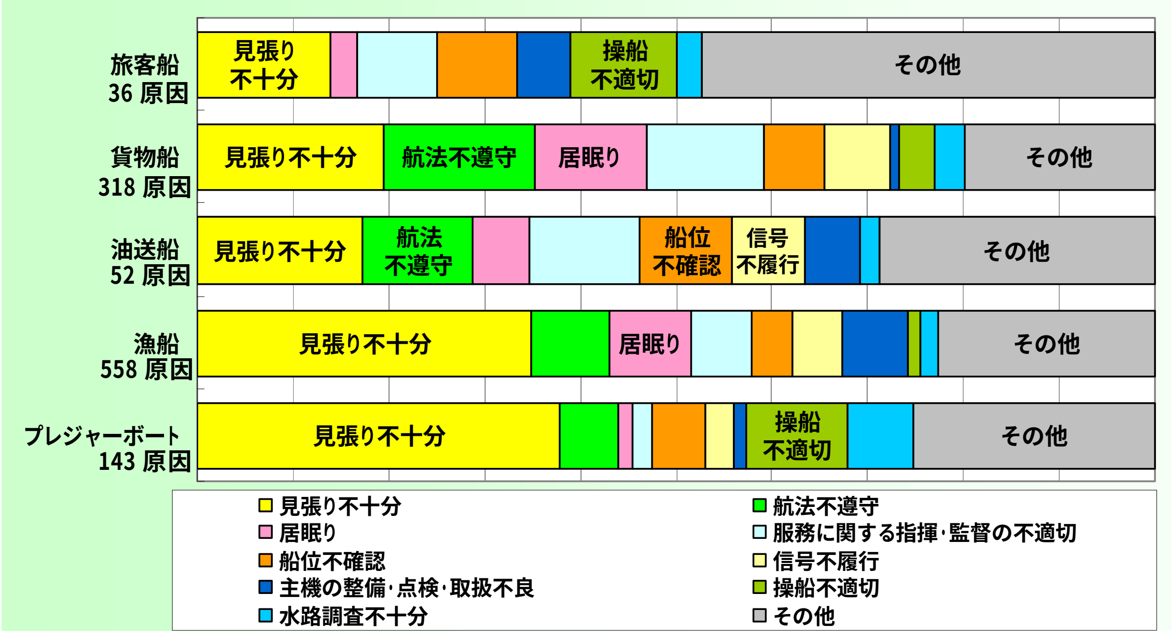
裁決で「原因あり」とされた 962 隻の原因数は、1,255 原因で、「見張り不十分」が 373 原因(31%)と最も多く、次いで「航法不遵守」が 122 原因(10%)、「服務に関する指揮・監督の不適切」及び「居眠り」がそれぞれ 93 原因(7%)、「船位不確認」が 71 原因(6%)などとなっています。

原因別の割合

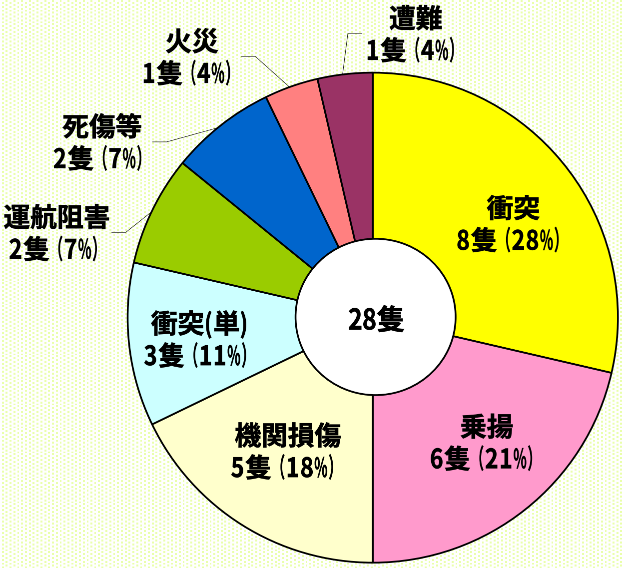


各船種とも「見張り不十分」の割合が最も高くなっています。旅客船の割合が 14%と最も低く、貨物船及び油送船が 20%弱であるのに対し、漁船とプレジャーボートは、いずれも 30%台後半と、「見張り不十分」の割合が高くなっているのが目立っています。また、貨物船では「航法不遵守」と「居眠り」の割合が高くなっています。(資料編第 3 表参照)

船種別原因の割合



1　旅客船



旅客船は、27 件 28 隻で、死亡者は 1 人となっています。海難種類では、衝突が 8 隻(28%)と最も多く、次いで乗揚が 6 隻(21%)、機関損傷が 5 隻(18%)などとなっています。

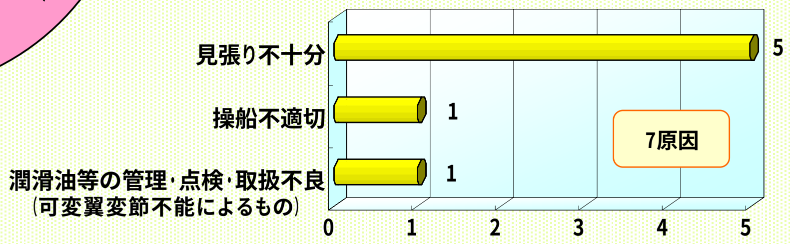
「死亡者の１人」は、フェリーへの車両積込み中に、誘導していた甲板員が車両間に挟まれて死亡したものです。

(1) 衝突

8 隻のうち 2 隻は、係留中に衝突されたもので、「原因なし」となっています。

また、他の船種に比べ、「見張り不十分」の割合が低く、見張りがよく行われていますが、それでも衝突原因ではトップとなっています。

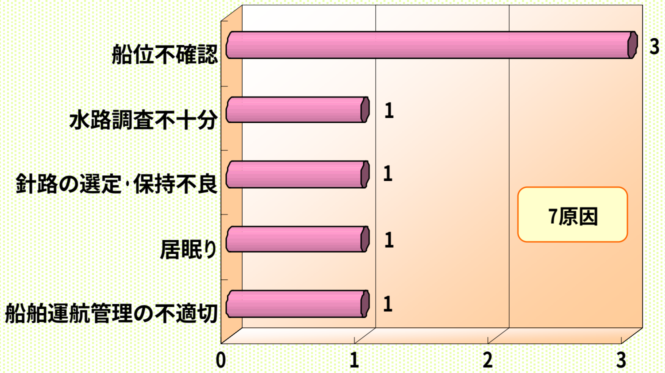
衝突の原因



(2) 乗揚

旅客船は、同じ海域を航行することが多く、水路事情を良く知っているはずですが、「船位不確認」が原因で水面下の浅瀬などに乗り揚げるケースが見受けられます。

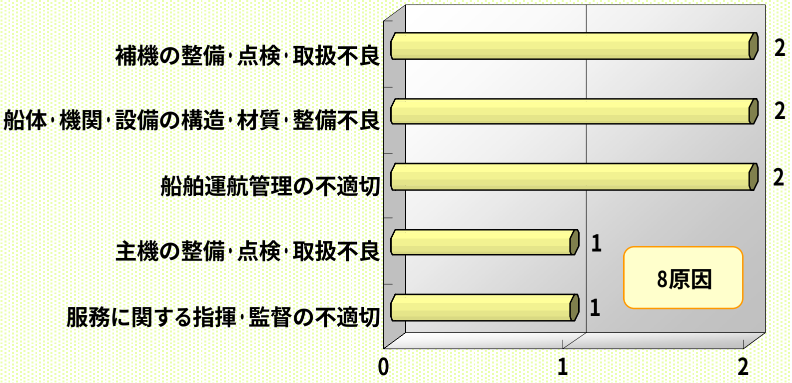
乗揚の原因



(3) 機関損傷

小型の旅客船は、発着を繰り返すため、他の船種に比べて機関損傷の割合が高く、機関の整備・点検を十分に行うことが必要です。

機関損傷の原因



観光遊覧船が、浅礁が存在する定置網と陸岸の間を航行する際、浅礁付近に設置された浮き玉を目標として航行中に乗り揚げた事例

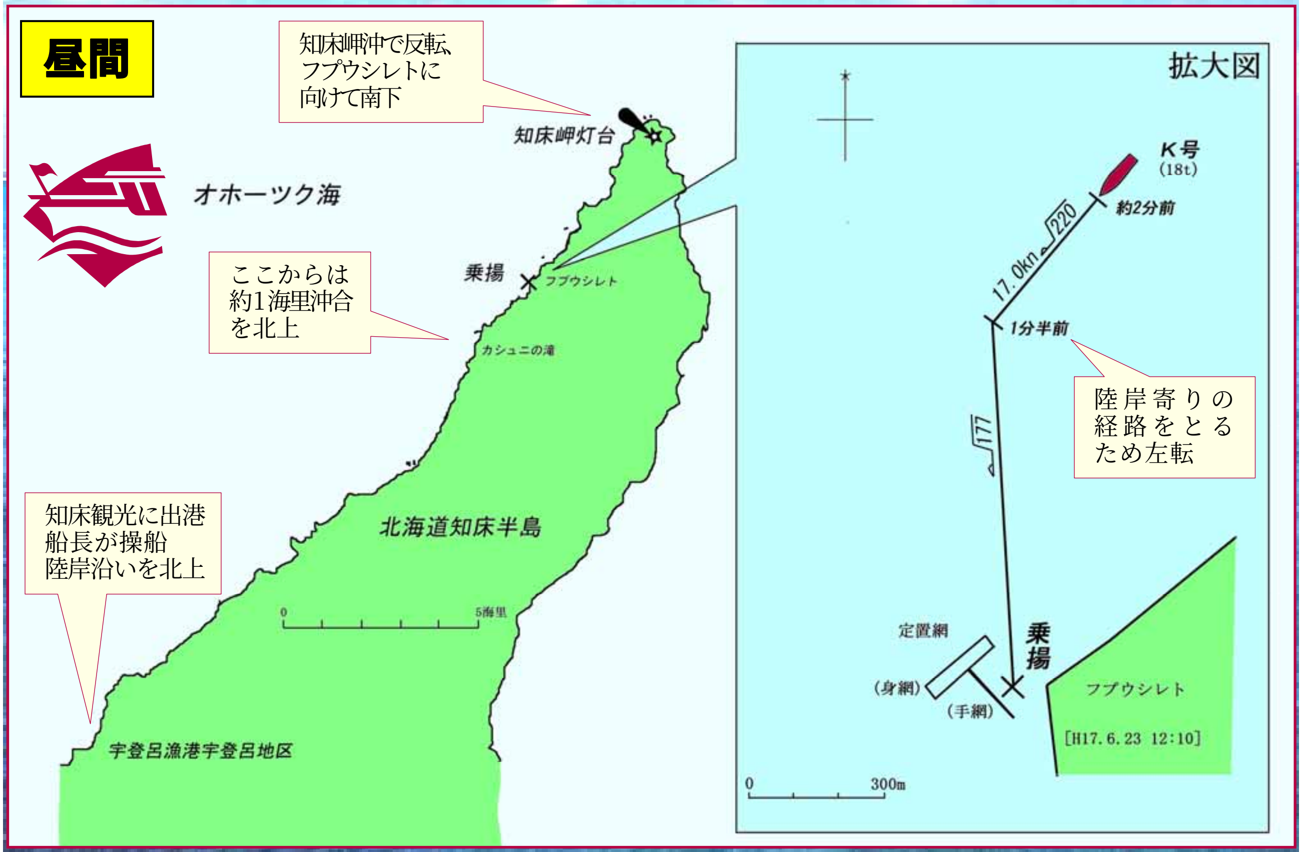
旅客船Ｋ号乗揚　（函館地方海難審判庁 平成18年2月21日言渡　第二審係属中）

Ｋ号 ： 旅客船　18トン　乗組員2人　旅客32人　北海道宇登呂漁港 → 知床岬(遊覧中)
発生日時場所 ： 平成17年6月23日12時10分　北海道知床半島西岸
気象海象 ： 晴　無風　視界良好　ほぼ低潮時

事実の概要

Ｋ号は、北海道宇登呂漁港を発し、船長が操船して、知床半島西岸の景勝地を巡る遊覧に向かった。

Ｋ号は、往航時、カシュニの滝までは定置網を替わしながら陸岸沿いを遊覧し、その後は陸岸から約1海里沖合を知床岬まで北上した。そして、Ｋ号は、知床岬沖で反転してフプウシレトと称する岬の沖に向かった。**フプウシレトの沖には、定置網が設置されており、その間は、狭い上に浅礁が存在していた**が、浅礁付近に目印となる浮き玉が設置されていた。船長は、その浮き玉を確認して航行すれば、浅礁付近を無難に通過できると思い、フプウシレトと定置網との間に向け、17.0ノットの速力で南下した。こうして、Ｋ号は、浮き玉を目標として進行中、浮き玉の付近で浅礁に乗り揚げ、**旅客22人が重軽傷を負った。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/18nen/hakodate/hd1802/17hd046yaku.htm

観光船が、周遊コース付近の海面下の干出岩に乗り揚げた事例

旅客船Ｎ号乗揚　（広島地方海難審判庁　平成 17 年 3 月 17 日言渡）

Ｎ号　：旅客船兼自動車渡船　196 トン　乗組員 3 人　旅客等 136 人
　　　　宮島口桟橋 → 宮島周遊観光
発生日時場所：平成 16 年 6 月 12 日 11 時 45 分　広島県宮島瀬戸
気象海象　　：晴　無風　視界良好　低潮時

事実の概要

Ｎ号は、宮島口桟橋を発し、海上から宮島の各神社を参拝する周遊観光に向かった。

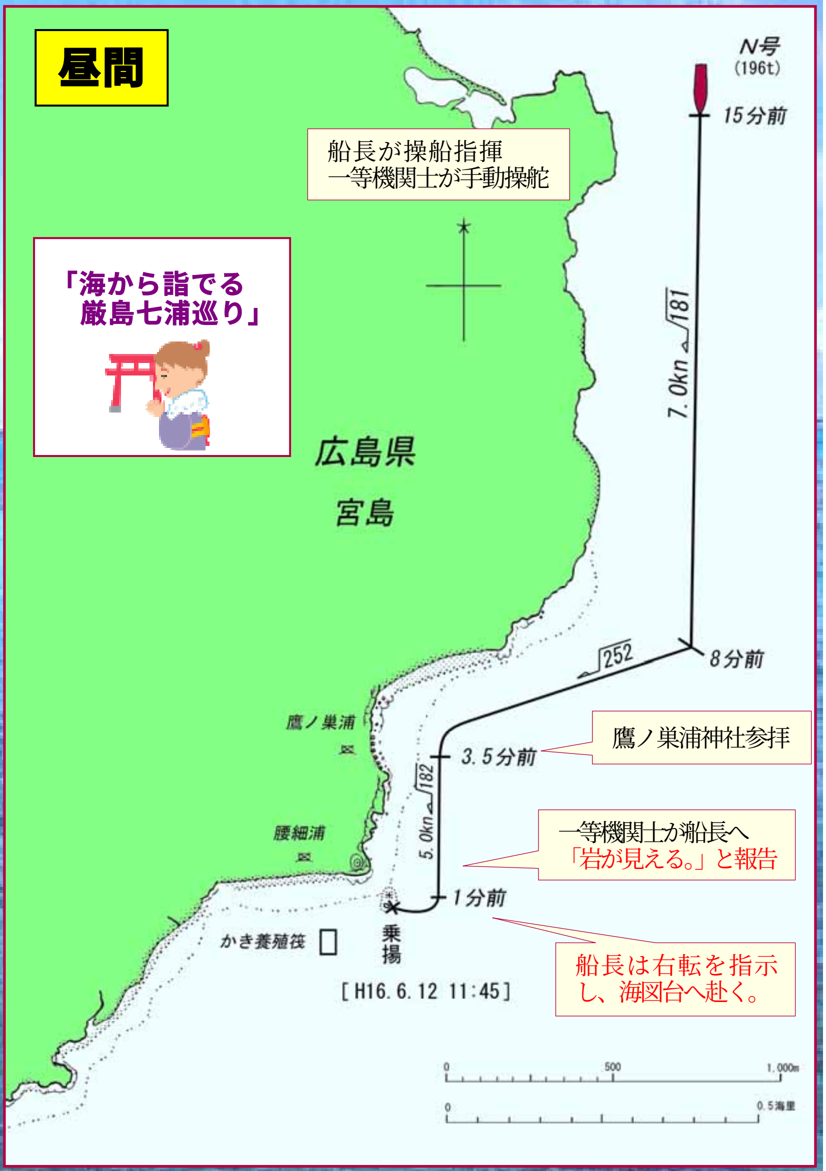
船長は、いつものコースどおりに順次各神社を参拝した後、舵輪の右側でいすに腰を掛けて操船を指揮し、一等機関士を手動操舵に就けて鷹ノ巣浦神社に向かった。

Ｎ号は、鷹ノ巣浦神社沖に至って減速しながら参拝した後、5.0 ノットの速力で腰細浦沖に向け、船長は、腰細浦沖合には航行に危険な干出岩が存在することを知っていたので、一等機関士に**「かき養殖筏に近寄って西行するように。」と指示**して南下した。

間もなく、一等機関士は、腰細浦の陸岸付近の岩を見て、船長に**「右舷側に岩が見える。」と報告**した。

船長は、この日は干出岩が海面上に干出しないことを知っていたが、このことを失念して、報告された岩が干出岩であると勘違いし、**報告があった岩や船位を確認することなく、**一等機関士に**「その岩を十分離して右転するように。」と指示**した後、操舵室後方の海図台に向かった。

こうして、乗揚の１分前、Ｎ号は、腰細浦に向けて右転したところ、**水面下の干出岩に乗り揚げ、旅客 6 人が軽傷を負った。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1703/16hs075yaku.htm

船橋当直を２人で実施中、相当直者が船内巡視を行っている間に、単独の当直者が居眠りして乗り揚げた事例

旅客船Ｓ号乗揚　（広島地方海難審判庁 平成 17 年 11 月 17 日言渡）

Ｓ号　：旅客船兼自動車渡船　441 トン　乗組員 4 人　旅客 10 人　柳井港 → 松山港
発生日時場所：平成 16 年 10 月 2 日 04 時 35 分　山口県大畠瀬戸東方の黒島
気象海象　：晴　北風　風力 1　視界良好　低潮時

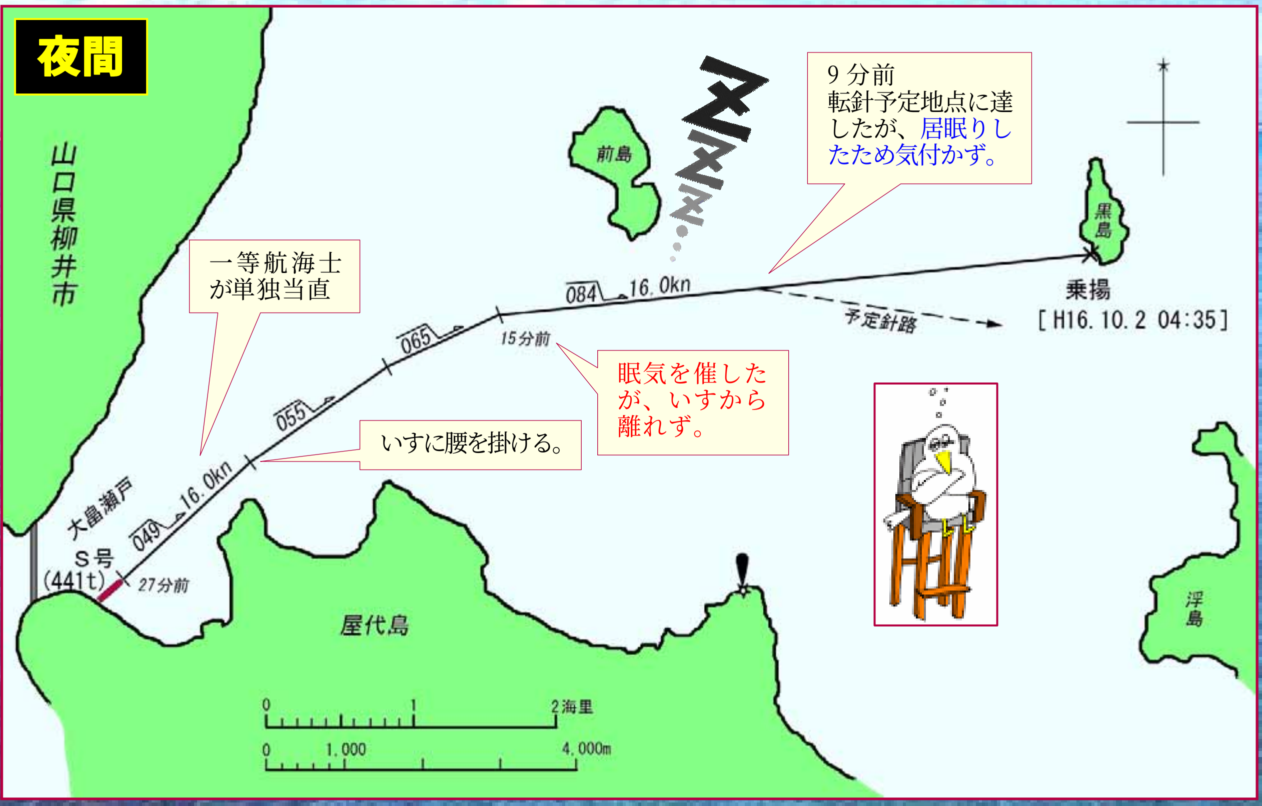
事実の概要

Ｓ号は、山口県柳井港と愛媛県松山港間の定期航路に就航し、１日４便運航されており、そのうち２便は山口県屋代島伊保田港に寄港していた。

Ｓ号は、柳井港を発して伊保田港経由で松山港に向かい、船長が操船を指揮し、一等航海士を手動操舵に就けて大畠瀬戸を通過した。間もなく、**船長は、船内巡視のため、一等航海士に船橋当直を委ねて操舵室を離れた。**

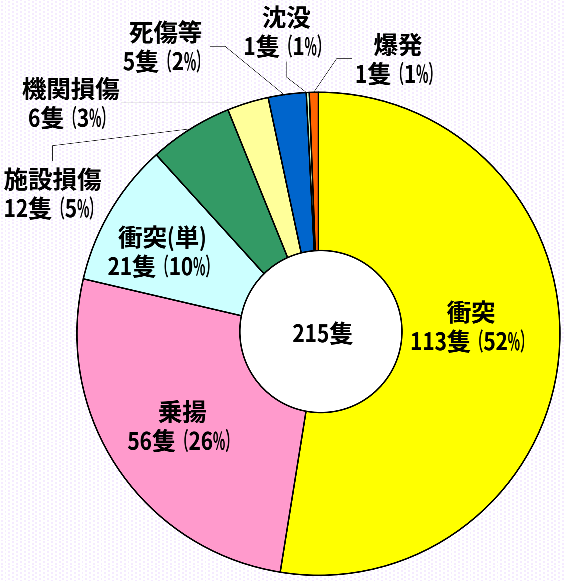
単独当直となった一等航海士は、いすを操舵装置の後方に移動してこれに腰を掛け、16.0 ノットの速力で手動操舵により東行していたところ、眠気を催すようになった。

しかし、同航海士は、間もなく船長が船内巡視を終えて昇橋してくるので、それまでは眠気を我慢できると思い、**いすに腰を掛けたまま当直を続けるうち、居眠りに陥って黒島に乗り揚げた。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1711/17hs044yaku.htm

2　貨物船

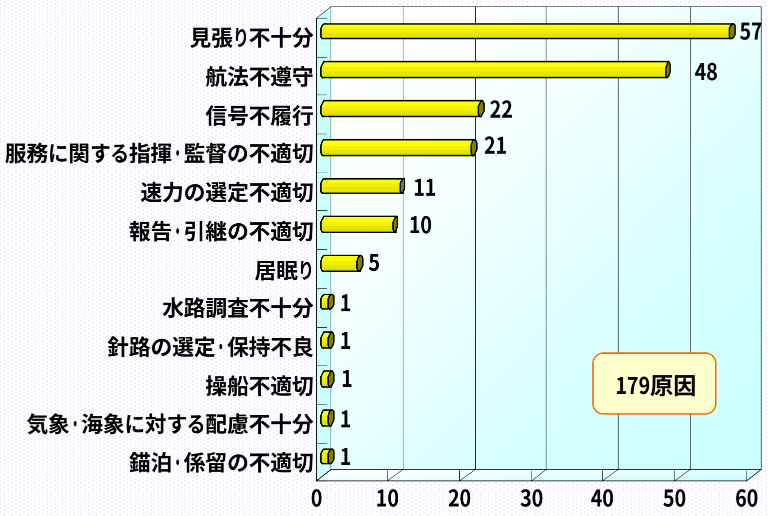


貨物船は、192 件 215 隻で、死亡・行方不明者は 18 人となっています。海難種類では、衝突が 113 隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が 56 隻(26%)、衝突(単)が 21 隻(10%)となっています。また、前年に比べ、貨物船全体で 15 件 20 隻減少しており、衝突が 36 隻減少したものの、乗揚が 13 隻増加しています。

(1) 衝突

衝突の 113 隻では、「見張り不十分」が 57 原因で最も多く、次いで「航法不遵守」が 48 原因、「信号不履行」が 22 原因、「服務に関する指揮・監督の不適切」21 原因などとなっています。

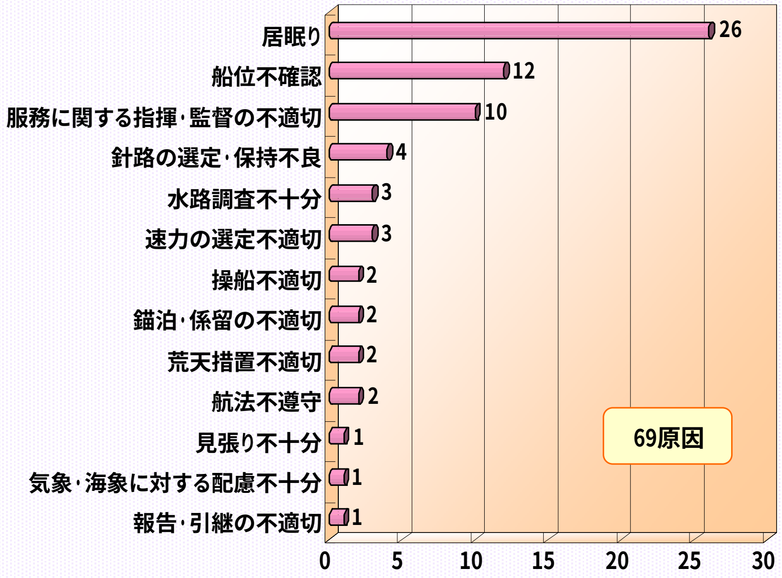
衝突の原因

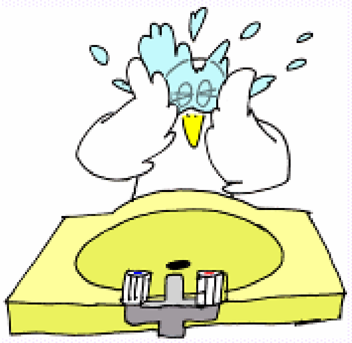


(2) 乗揚

乗揚の 56 隻では、26 原因が「居眠り」によるもので、前年と同様に原因の半数を占めています。他の船種に比べても「居眠り」の割合が高いのが目立っています。

乗揚の原因





大阪港内において、港則法上の小型船である貨物船と、離岸して後進中の大型旅客船とが衝突した事例

貨物船Ｋ丸・旅客船Ｓ号衝突　（神戸地方海難審判庁 平成 17 年 3 月 25 日言渡 ）

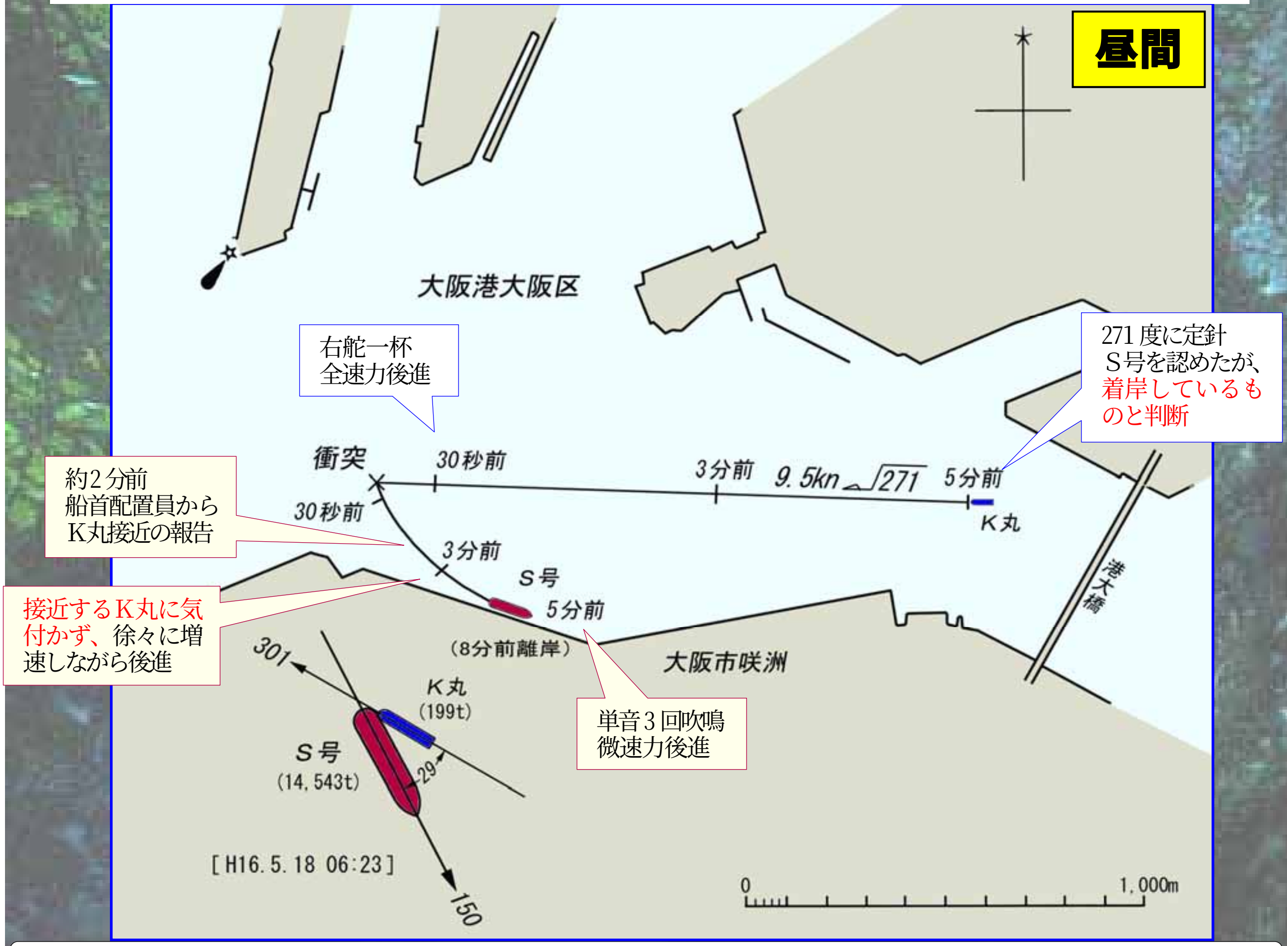
Ｋ丸 ： 貨物船　199 トン　乗組員 3 人　鋼材 450 トン
大阪港大阪第 3 区 → 同港大阪第 4 区
Ｓ号 ： 旅客船（中国籍） 14,543 トン　乗組員 55 人（船長国籍 中国）　旅客なし
大阪港大阪第 3 区 → 神戸港（水先人なし）
発生日時場所 ： 平成 16 年 5 月 18 日 06 時 23 分　大阪港大阪第 1 区
気象海象 ： 晴　無風　視界良好　上げ潮末期

事実の概要

港則法上の小型船であるＫ丸は、船長が操船し、港大橋を通過して大阪港大阪第 1 区に入り、衝突の 5 分前、左舷船首の国際フェリーターミナル岸壁付近にＳ号を認めたが、**同船が離岸中であることに気付かず、**右舷前方のコンテナふ頭から出航中の大型コンテナ船を注視して進行した。間もなく、Ｓ号が短音 3 回の操船信号を吹鳴して後進で下がり始め、やがて自船の前路に接近したが、これに気付かず、**小型船及び雑種船以外のＳ号の進路を避けずに続航して衝突した。**

Ｓ号は、船長が操船し、衝突の 8 分前、タグボートを使用せずに岸壁から離れた。

船長は、一旦岸壁から平行に離れた後、船尾を大きく開き、5 分前、**汽笛で短音 3 回の操船信号を 2 度吹鳴して後進で下がり始めた。**船長は、右舷側ウイングで離岸操船に当たっていたので、**左舷前方から接近するＫ丸に気付かず、**約 2 分前、船首配置員からの報告でＫ丸の接近を知り、再度短音 3 回を吹鳴して機関を前進にかけたが、前進行きあしとなったとき衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1703/16kb115yaku.htm

強潮時の鳴門海峡大鳴門橋下の最狭部において、逆潮に抗して南下中のｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰが圧流され、北上中の貨物船と衝突した事例

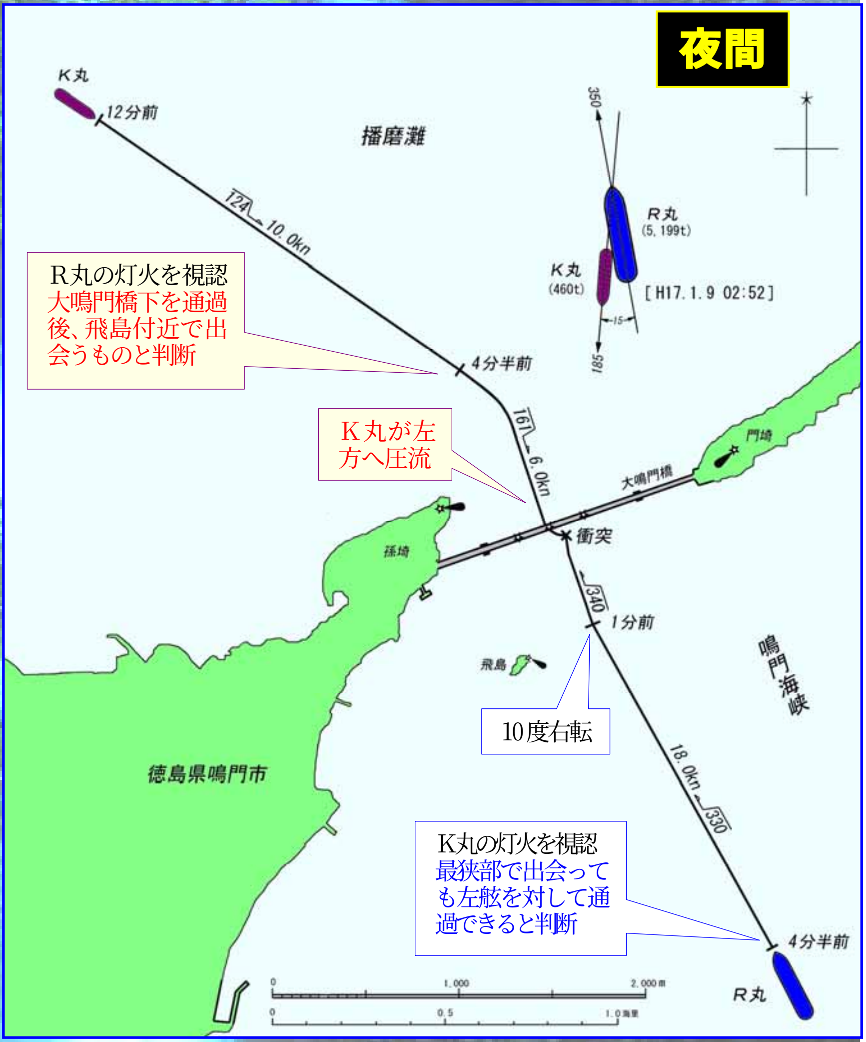
貨物船Ｒ丸・貨物船Ｋ丸衝突　（神戸地方海難審判庁 平成 17 年 9 月 30 日言渡　**第二審係属中**）

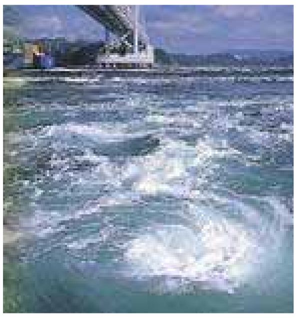
Ｒ丸 ： 貨物船　5,199 トン　乗組員 11 人　空船　名古屋港 → 福山港
Ｋ丸 ： ｹﾐｶﾙﾀﾝｶｰ　460 トン　乗組員 5 人　空船　岩国港 → 鹿島港
発生日時場所 ： 平成 17 年 1 月 9 日 02 時 52 分　鳴門海峡
気象海象 ： 晴　西北西風　風力 4　視界良好　北流 6.5 ノット

事実の概要

Ｒ丸は、船長が操船を指揮し、北流時の鳴門海峡に向けて手動操舵で北上した。衝突の 4 分半前、船長は、正船首 1.9 海里にＫ丸のマスト灯と右舷灯を認め、しばらくして左舷灯を見せるようになったので、**大鳴門橋下の最狭部で出会っても左舷を対して通過できると判断**して進行した。Ｒ丸は、大鳴門橋橋梁灯中央灯を左舷船首に見て北上中、大鳴門橋下を南下中のＫ丸が自船の方に圧流され始めたので、探照灯を照射して注意を喚起し、右舵一杯としたが衝突した。

Ｋ丸は、船長が操船を指揮し、北流時の鳴門海峡に向けて手動操舵で南下した。衝突の 4 分半前、船長は、右舷船首 1.9 海里にＲ丸のマスト灯と両舷灯を認め、大鳴門橋を通過した後、**飛島付近でＲ丸と出会うものと判断**して進行した。Ｋ丸は、中央灯を正船首わずか左方に見て南下中、大鳴門橋下に差し掛かったとき、**急激に左方に圧流されてＲ丸に接近し、**右舵一杯としたが衝突した。





（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1709/17kb044yaku.htm

関門航路を南下中の貨物船と、関門航路から関門第２航路に向けて西行中の貨物船が接近し、衝突は回避できたものの、一船が乗り揚げた事例

貨物船Ｃ号乗揚　　（門司地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 31 日言渡　第二審係属中）

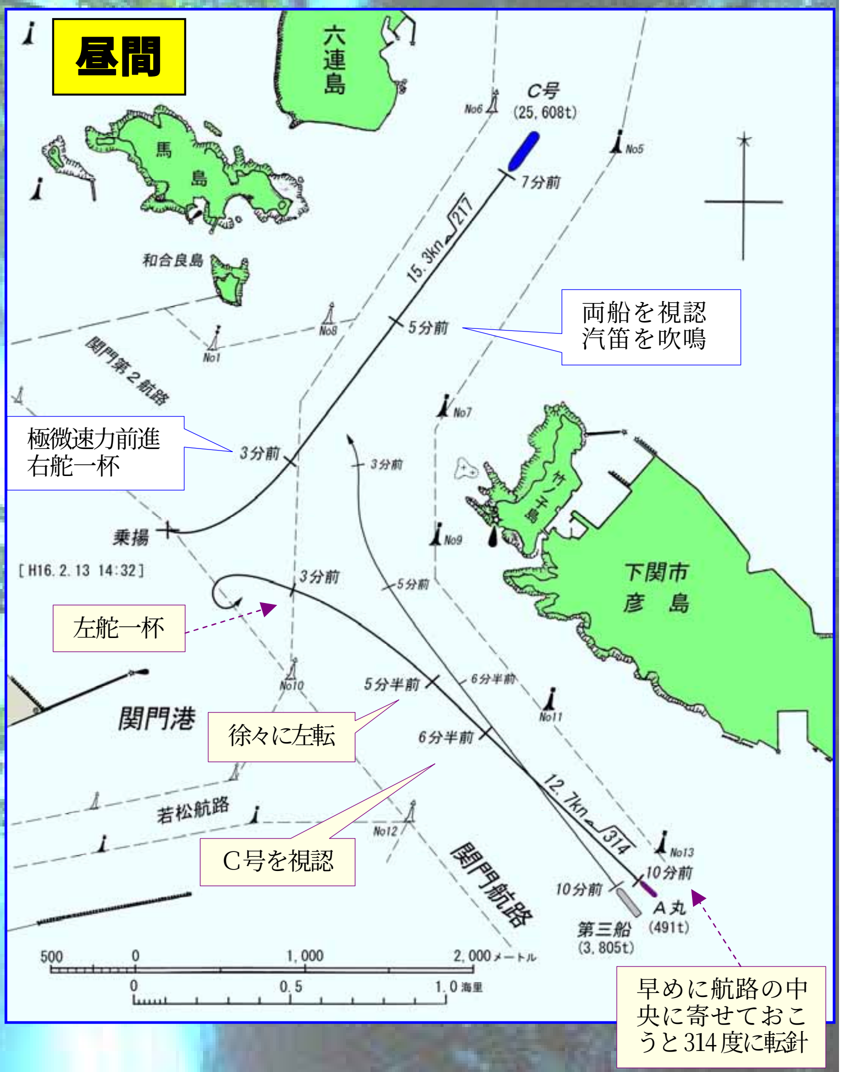
Ａ丸 ： 貨物船　491 トン　乗組員 5 人　船用機関 2 機　神戸港 → 長崎県肥前大島港
Ｃ号 ： 貨物船（キプロス籍） 25,608 トン　乗組員 22 人　コンテナ貨物
韓国釜山港 → 名古屋港　（水先人あり）
発生日時場所 ： 平成 16 年 2 月 13 日 14 時 32 分　関門港台場鼻沖
気象海象 ： 曇　北東風　風力 2　視界良好　約 1 ノットの北西流

事実の概要

Ｃ号は、水先人がきょう導し、関門航路の六連島沖を南下した。水先人は、乗揚の 5 分前、左舷前方にＡ丸と第三船を初認し、進路信号から両船が関門第 2 航路に向かうことを知り、避航を促すため汽笛を吹鳴して南下を続けた。やがて、**第三船は右転して避航したものの、Ａ丸はそのまま接近した**ので、Ｃ号は、乗揚の 3 分前、Ａ丸に対して警告信号を行うとともに減速して右舵一杯をとり、**Ａ丸との衝突は回避できたものの、自船が航路外の浅所に乗り揚げた。**

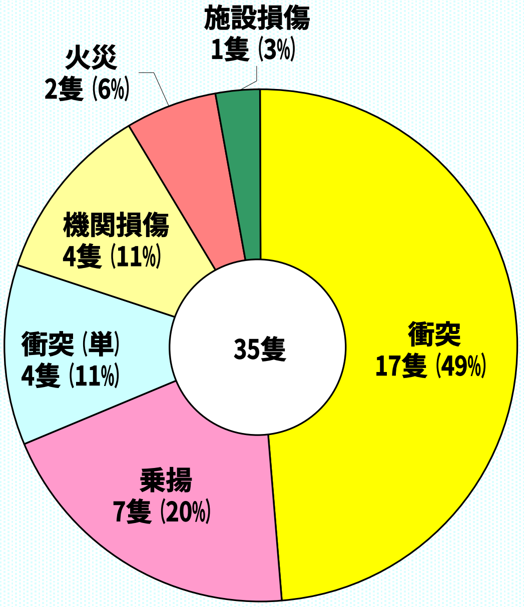
Ａ丸は、関門航路大瀬戸を通過した後、二等航海士が船橋当直に就き、自動操舵で同航路の右側を西行した。しばらくして、第三船が左舷側を追い越したので、早目に航路中央に寄せ、関門第 2 航路に向けて進行した。その後、Ｃ号が 1.2 海里に接近したとき、**自船が早く航路の左側に出れば右舷を対して通過できると思い、**手動操舵に切り換え、わずかに左舵をとって続航した。

こうして、Ａ丸は、徐々に左転しながら進行中、衝突の危険を感じて左舵一杯をとり、Ｃ号との衝突を回避することができた。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/moji/mj1708/16mj061yaku.htm

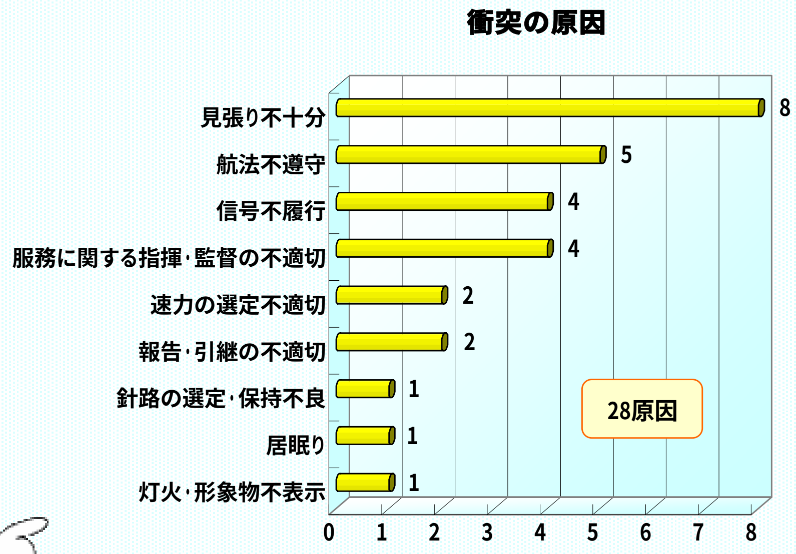
３　油送船

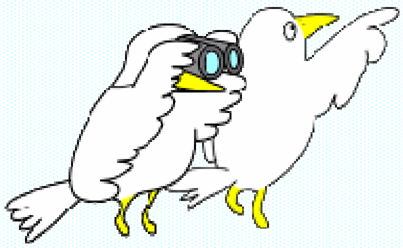


油送船は、34 件 35 隻で、死亡・行方不明者は発生していません。海難種類では、衝突が 17 隻(49%)で最も多く、次いで乗揚が 7 隻(20%)、衝突(単)と機関損傷がそれぞれ 4 隻(11%)などとなっています。また、前年に比べ、油送船全体で 8 件 8 隻減少しており、特に、衝突が 10 隻減少しているのが目立っています。

(1) 衝突

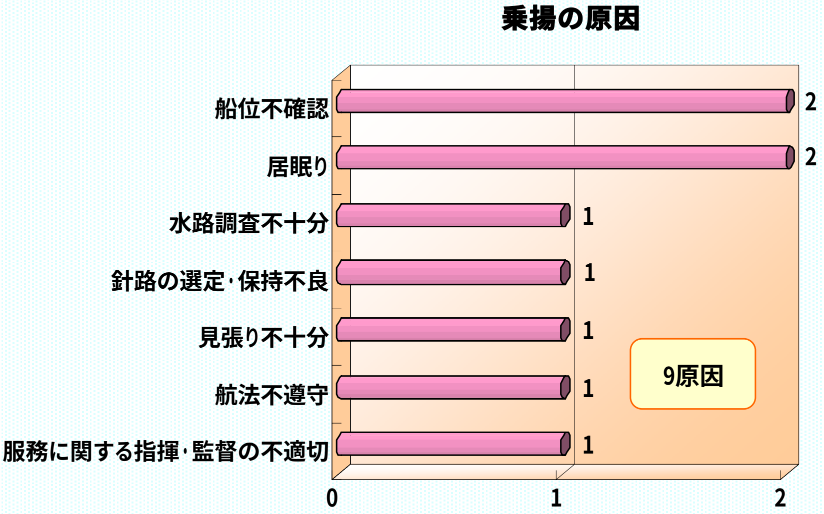
衝突の 17 隻では、「見張り不十分」が 8 原因で最も多く、次いで「航法不遵守」が 5 原因、「信号不履行」と「服務に関する指揮・監督の不適切」がそれぞれ 4 原因などとなっています。





(2) 乗揚

乗揚の 7 隻では、「船位不確認」と「居眠り」によるものがそれぞれ 2 原因などとなっています。



追越し態勢の油送船が、横切り関係であると判断して衝突した事例

油送船Ｔ丸・漁船Ｍ丸衝突　（ 神戸地方海難審判庁　平成 17 年 7 月 5 日言渡 ）

Ｔ丸 ： 油送船　3,699 トン　乗組員 10 人　ガソリン等 5,650kl　名古屋港 → 神戸港
Ｍ丸 ： 漁船　4.97 トン　乗組員　2 人　兵庫県由良港 → 漁場（移動中）
発生日時場所 ： 平成 16 年 2 月 25 日 08 時 40 分　友ケ島水道
気象海象 ： 曇　北北西風　風力 2　視界良好　約 1 ノットの北北東流

事実の概要

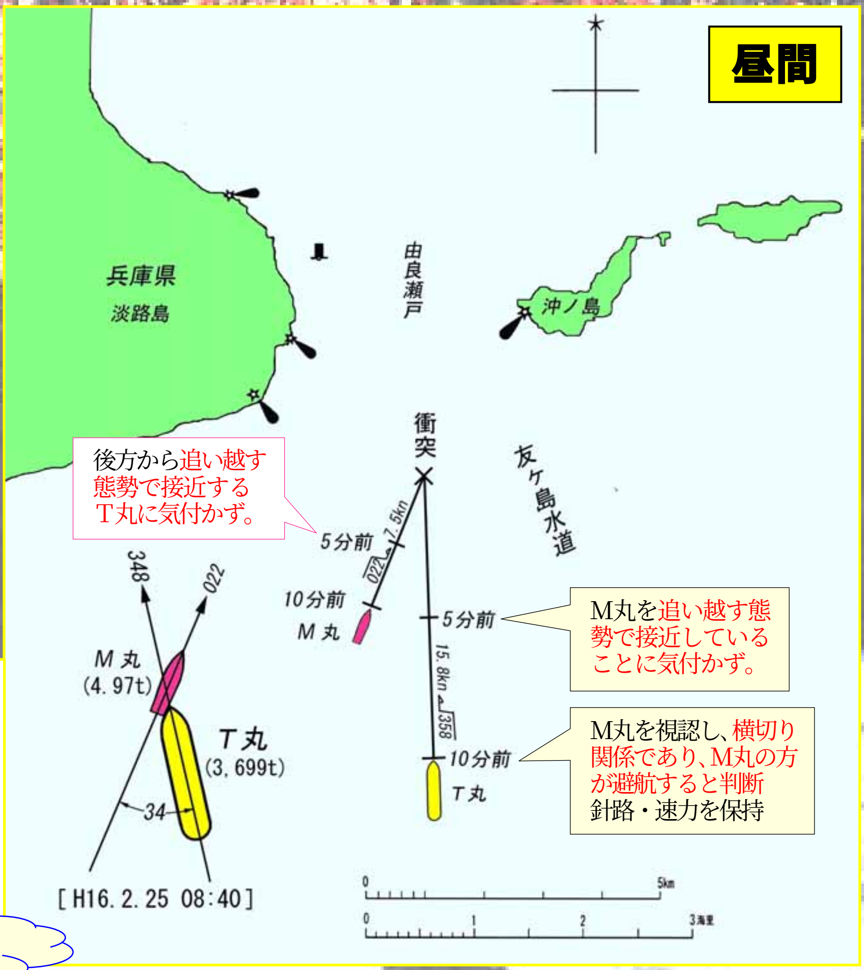
Ｔ丸は、甲板手(海技免許受有)が単独の船橋当直に就き、全速力前進で自動操舵により友ケ島水道を北上した。衝突の 10 分前、Ｔ丸は、左舷船首 1.6 海里にＭ丸を視認したが、一見しただけでＭ丸とは横切り関係であり、Ｍ丸が自船を避けてくれると思い、その後は、Ｍ丸の動静監視を行わず、針路及び速力を保持して進行した。

5 分前、**Ｔ丸は、Ｍ丸を追い越す態勢で接近していることに気付かず、**Ｍ丸の進路を避けずに続航した。30 秒前、Ｔ丸は、左舷船首至近に迫ったＭ丸に衝突の危険を感じ、左舵一杯としたが衝突した。

Ｍ丸は、小型機船底びき網漁業に従事中、2 回目の揚網を終えて漁場を移動するため、船長が操船し、半速力前進で手動操舵により友ケ島水道を北上した。

Ｍ丸は、投網地点に向けることに専念していたため、**後方から追い越す態勢で接近するＴ丸に気付かないまま進行した。**

こうして、Ｍ丸は、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作もとらずに続航し、衝突直前にＴ丸に気付いたが、どうすることもできずに衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1707/16kb118yaku.htm

当直者が携帯電話でメールのやりとりに夢中になって乗り揚げた事例

油送船Ｓ丸乗揚　（ 門司地方海難審判庁 平成 17 年 7 月 8 日言渡 ）

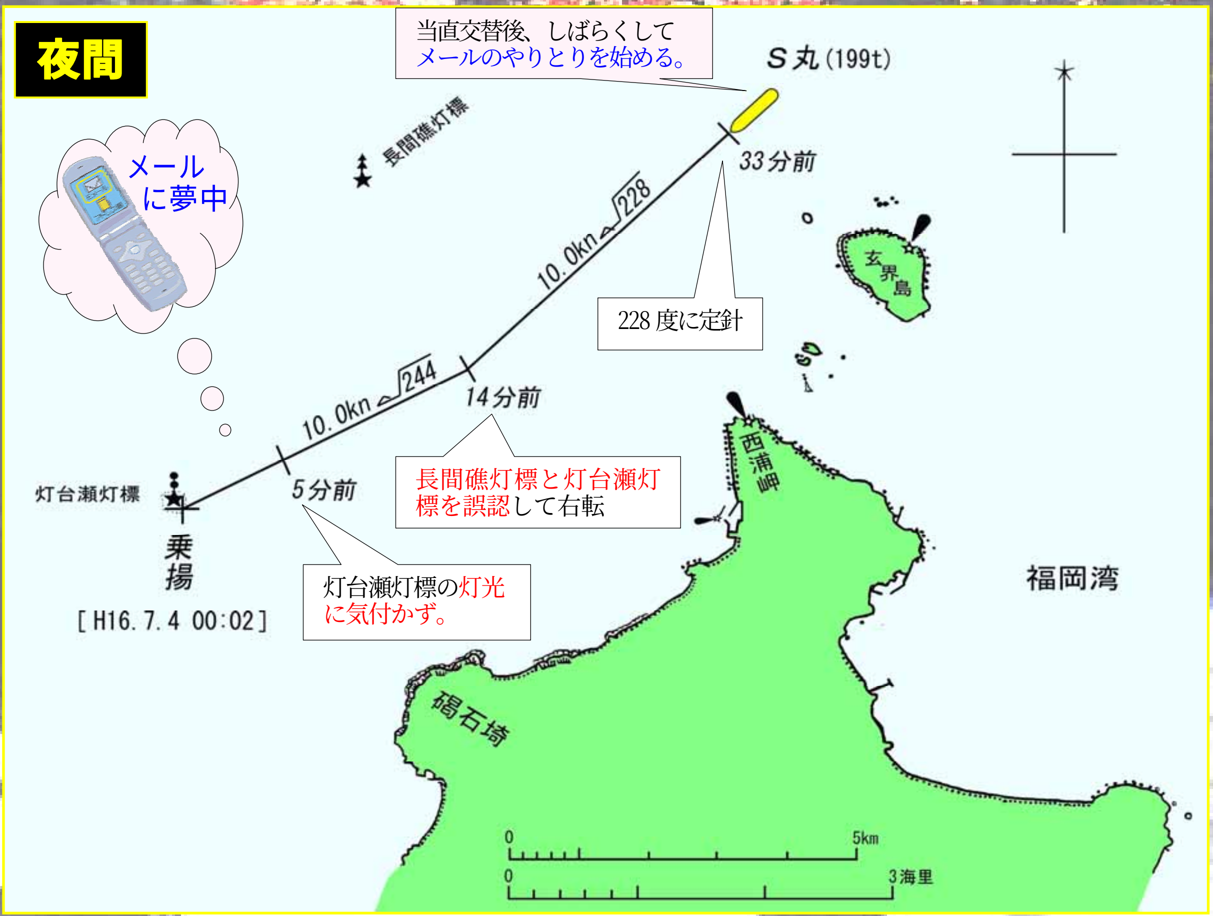
Ｓ丸 ： 油送船　199 トン　乗組員 4 人　Ａ重油 521kl　山口県岩国港 → 熊本県八代港
発生日時場所 ： 平成 16 年 7 月 4 日 00 時 02 分　玄界灘の灯台瀬
気象海象　　 ： 晴　南東風　風力 2　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｓ丸は、機関員(海技免許《航海》受有)が単独船橋当直に就き、自動操舵で福岡湾口沖を西行した。しばらくして、当直者は、**携帯電話で家族とメールのやりとりを始め、**時々顔を上げて前方の見張りを行い、自動操舵のまま針路設定つまみを操作して操業中のいか釣り漁船を避航しながら進行した。

乗揚の 14 分前、当直者は、長間礁灯標の南南東方で漁船を右舷側に替したとき、右舷正横付近に**長間礁灯標の灯光を視認し、これを灯台瀬灯標の灯光と見間違えたため、灯台瀬灯標を通過したものと勘違いした。**そして、レーダーで佐賀県可部島の映像を確認して、同島に向く 244 度の針路に転じ、再びメールのやりとりを続けた。

こうして、当直者がメールのやりとりに夢中になって見張りを行わずに続航中、他の乗組員が、船首方向に灯光が見えていることに気付いて昇橋したが、どうすることもできず、そのまま灯台瀬灯標の至近に乗り揚げた。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/moji/mj1707/16mj099yaku.htm

関門航路において、特定航法や航路事情をよく知らない外国船が、油送船を追い越す態勢となり、最狭部の門司埼沖において衝突した事例

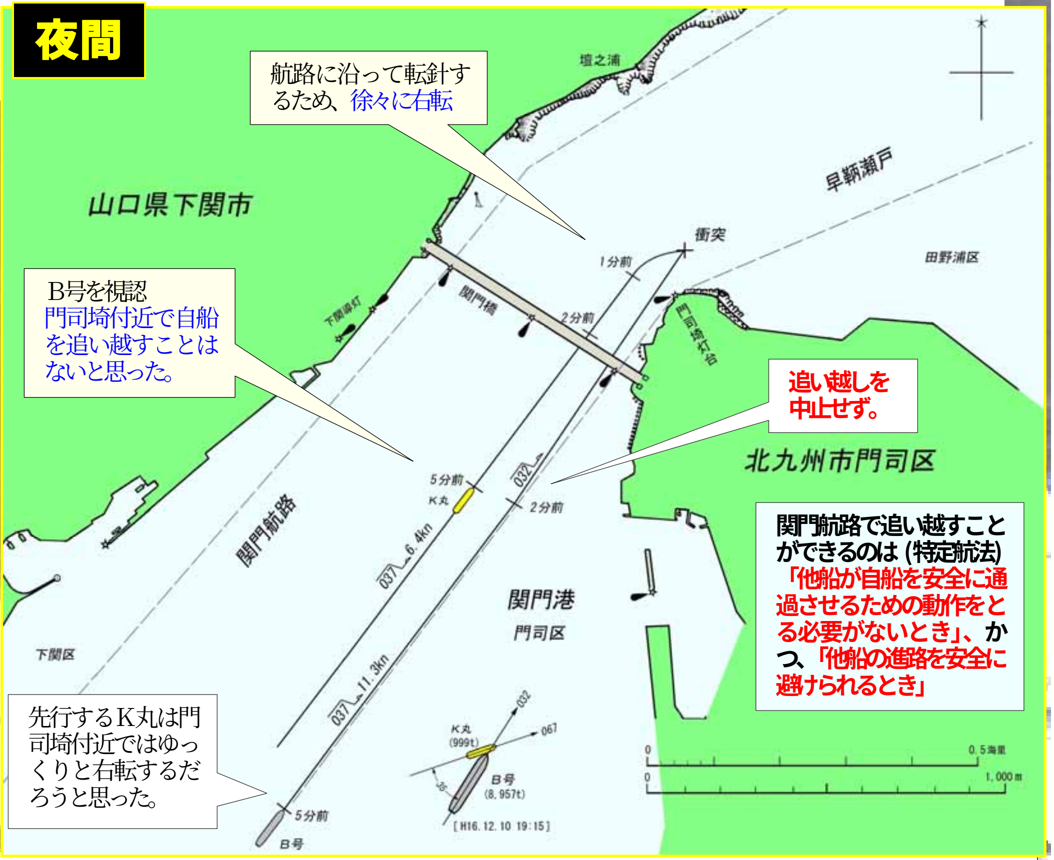
油送船Ｋ丸・貨物船Ｂ号衝突　（高等海難審判庁　平成 18 年 4 月 26 日言渡）

Ｋ丸 ： 油送船　 999 トン　乗組員 8 人　空倉　博多港 → 大分港
Ｂ号 ： 貨物船(マレーシア籍)　8,957 トン　乗組員 26 人　**船長の関門海峡通過経験 3 回**
コンテナ 312 個　中国大連港 → 関門港部埼検疫錨地　（水先人なし）
発生日時場所 ： 平成 16 年 12 月 10 日 19 時 15 分　関門港関門航路の門司埼沖
気象海象 ： 晴　北西風　風力 2　視界良好　ほぼ高潮時　西流約 3.6 ノット

事実の概要

Ｋ丸は、船長が操船を指揮し、西流に抗して 6～7 ノットの速力で手動操舵により関門航路の右側を東行した。衝突の 5 分前、船長は、レーダーで右舷後方 1,050ｍ に接近したＢ号を認めたが、**航路が狭くて屈曲し、潮流が速い関門橋付近で追い越すことはないものと思い、**その後はＢ号の動静監視を行わずに続航した。2 分前、Ｋ丸は、関門橋下を通過したが、Ｂ号の接近に気付かず、警告信号を行わずに進行した。1 分前、Ｋ丸は、門司埼灯台に並航して右転を始め、衝突直前にＢ号に気付いたが、どうすることもできずに衝突した。

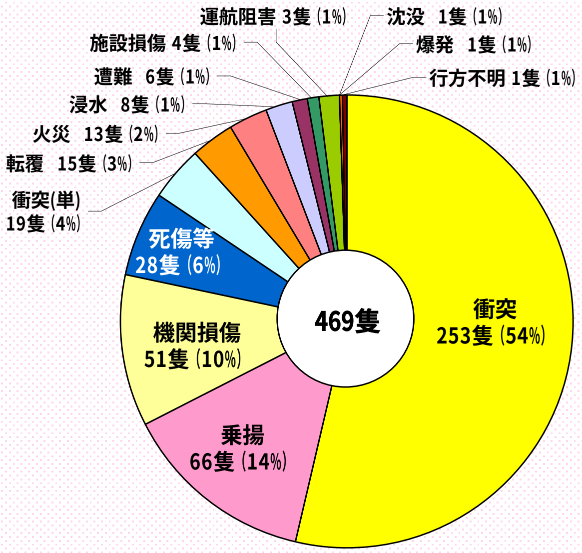
Ｂ号は、船長が操船を指揮し、西流に抗して 10～12 ノットの速力で手動操舵により関門航路の右側を東行した。Ｂ号は、関門航路での追越し航法や門司埼付近の航路事情をよく知らなかった。5 分前、Ｂ号は、**先行するＫ丸に門司埼付近で接近しても、ゆっくりと右転するので追い越すことができるものと思い、追越しを中止せずに進行した。**2 分前、Ｂ号は、Ｋ丸に 540ｍ まで接近したとき、門司埼から離すために針路を 5 度左に転じ、追越し信号を行わずに更に接近した。こうして、Ｂ号は、関門橋下を通過後、30 秒前に右舵 10 度をとったが、右舷前方から潮流を受けて舵効が現れず、間もなく衝突した。



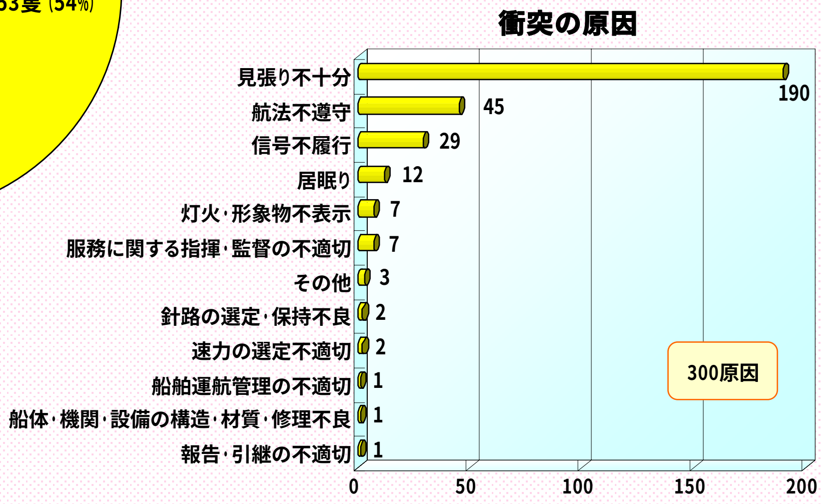
狭くて潮が速い門司埼付近での追い越しは**ダメ！**
関門航路で追い越すときは、**広い直線コースで無理なく。**
追越し信号で一声かけて！

（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/tokyou/tk18/17025yaku.htm

4　漁船

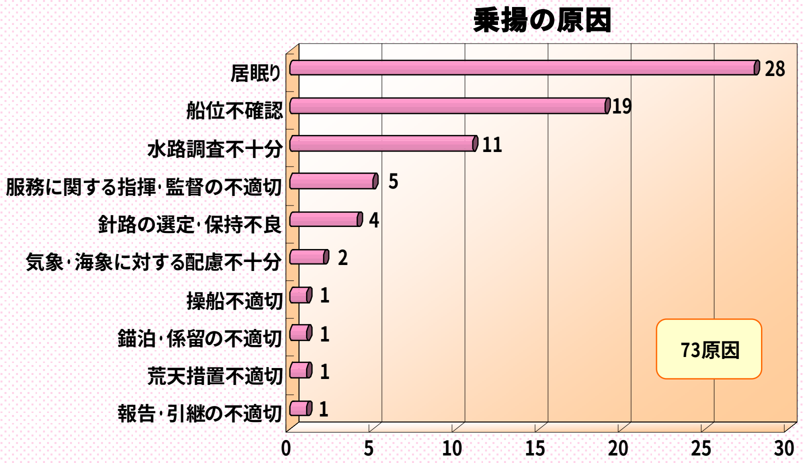


漁船は、397 件 469 隻で、死亡・行方不明者は 36 人となっています。海難種類では、衝突が 253 隻（54%）で最も多く、次いで乗揚が 66 隻（14%）、機関損傷が 51 隻（10%）などとなっています。また、前年に比べて衝突が 21 隻減少していますが、乗揚と機関損傷がそれぞれ 6 隻増加しています。



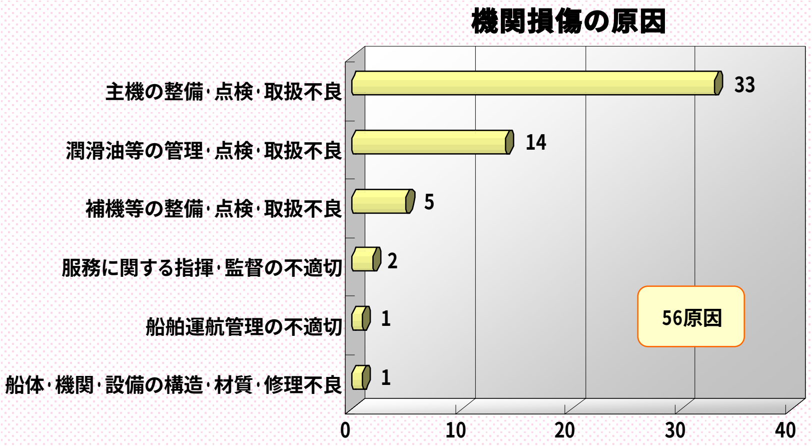
(1) 衝突

衝突の 253 隻では、「見張り不十分」が 190 原因で圧倒的に多く、原因数の 6 割を占め、次いで「航法不遵守」が 45 原因、「信号不履行」が 29 原因などとなっています。



(2) 乗揚

乗揚の 66 隻では、「居眠り」が 28 原因で最も多く、次いで「船位不確認」が 19 原因、「水路調査不十分」が 11 原因などとなっています。



(3) 機関損傷

機関損傷の 51 隻では、「主機の整備・点検・取扱不良」が 33 原因で最も多く、次いで「潤滑油等の管理・点検・取扱不良」が 14 原因などとなっています。

当直者が居眠りしていた貨物船と、船橋当直に不慣れな乗組員を見張りに就けて、当直者が居眠りしていた漁船とが衝突した事例

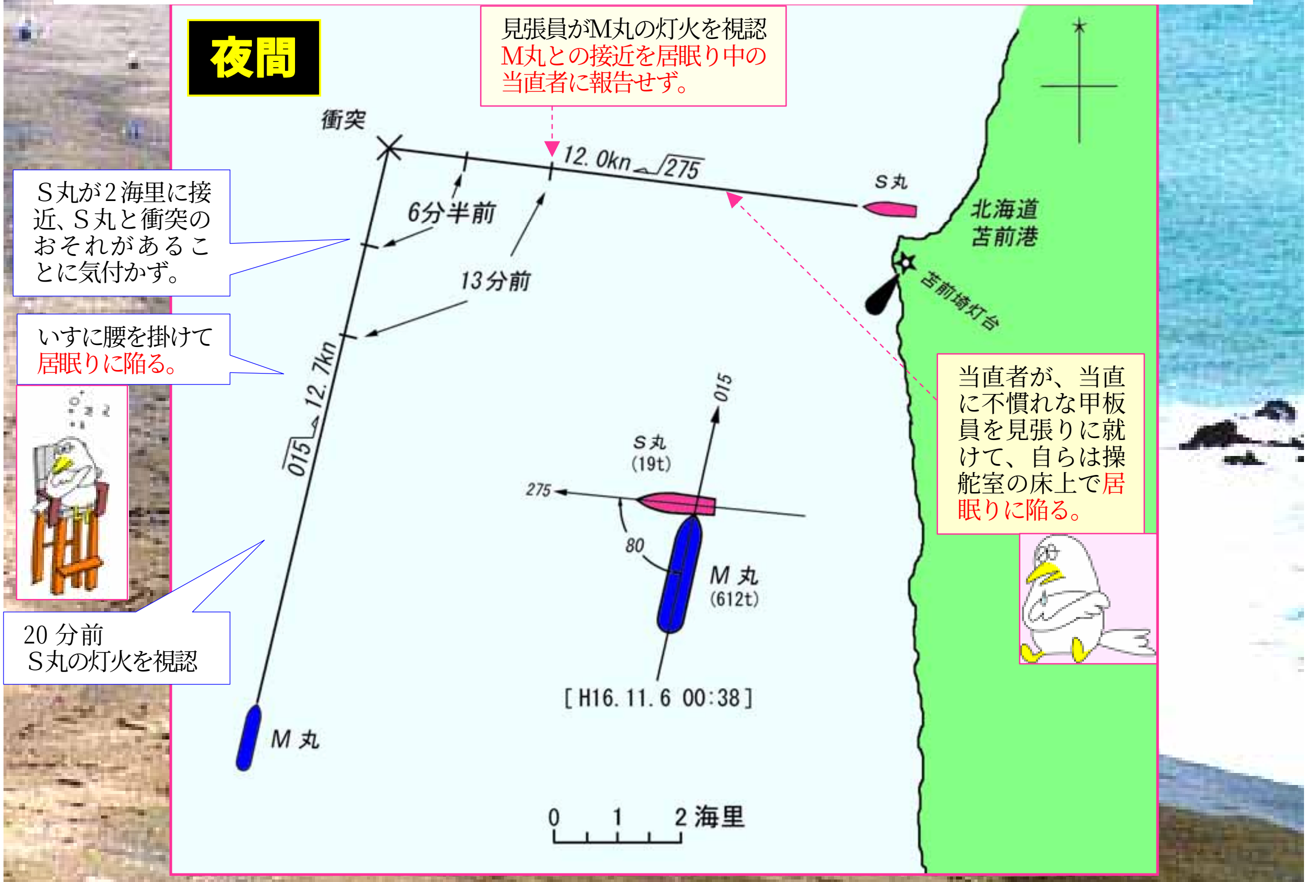
貨物船Ｍ丸・漁船Ｓ丸衝突　（ 函館地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 18 日言渡 ）

Ｍ丸 ： 貨物船　612 トン　乗組員 5 人　空船　石狩湾港 → 天塩港
Ｓ丸 ： 漁船　19 トン　乗組員 8 人　苫前港 → 苫前港西方沖合の漁場
発生日時場所 ： 平成 16 年 11 月 6 日 00 時 38 分　北海道苫前港沖合
気象海象 ： 晴　南東風　風力 2　視界良好　高潮時

事実の概要

Ｍ丸は、二等航海士が単独 3 時間交替の船橋当直に就き、いすに腰を掛けて自動操舵で北上した。衝突の 20 分前、二等航海士は、Ｓ丸の白、紅 2 灯を認めたが、速力の遅い漁船なので、自船の船尾を通過すると思い、いすに腰を掛けたまま当直を続けるうち、居眠りに陥った。6 分半前、Ｓ丸が右舷船首 2.0 海里となり、前路を左方に横切り、衝突のおそれのある態勢で接近したが、二等航海士が**居眠りしていてこれに気付かず、**Ｓ丸の進路を避けないまま進行して衝突した。

Ｓ丸は、苫前港を出港して漁場に向かい、Ａ甲板員(海技免許なし)が、3 時間交替の単独船橋当直に就いて自動操舵で西行した。Ａ甲板員は、周囲に他船がいなかったことなどから、早く船橋当直に慣れようと昇橋していたＢ甲板員(海技免許なし)を見張りに就け、自らは操舵室の床に腰を下ろして居眠りを始めた。衝突の 13 分前、Ｂ甲板員は、左舷船首方にＭ丸の灯火を視認したが、**左舷側から接近する他船は避ける必要がないと教えられていたので、居眠りしていたＡ甲板員に報告せず、**Ｍ丸にも注意を払わずに進行して衝突した。**Ｓ丸は沈没、船長ほか 3 人が死亡・行方不明となった。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1708/17hd007yaku.htm

狭い水道の右側端を航行する漁船と、左転して左側端に向けたモーターボートとが衝突した事例

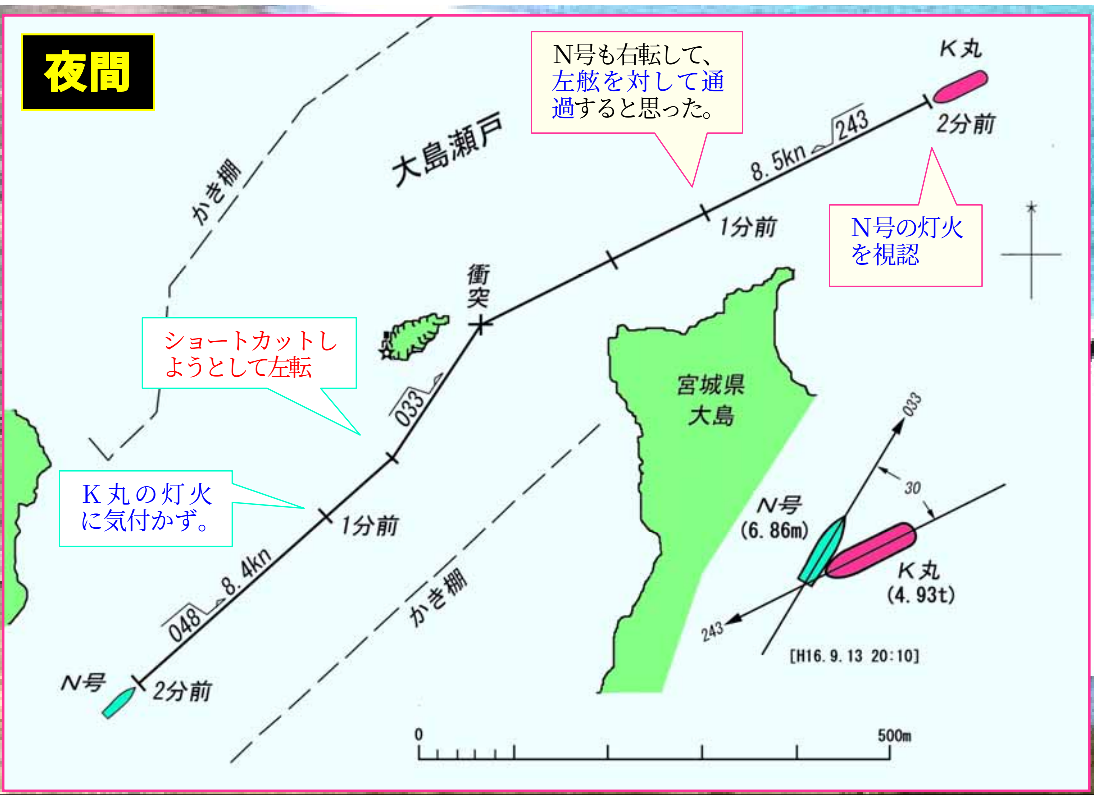
漁船Ｋ丸・モーターボートＮ号衝突　（仙台地方海難審判庁 平成17年10月27日言渡）

Ｋ丸　：　漁船　4.93 トン　乗組員 3 人　漁場 → 宮城県気仙沼漁港（帰航中）
Ｎ号　：　モーターボート　6.86 メートル　乗組員 1 人　同乗者 1 人
　　　　釣場　→　宮城県舞根漁港(帰航中)
発生日時場所　：　平成 16 年 9 月 13 日 20 時 10 分　宮城県気仙沼湾
気象海象　　　：　晴　無風　視界良好　下げ潮末期

事実の概要

Ｋ丸は、真だらはえ縄漁を操業した後、気仙沼漁港に向けて帰途に就いた。Ｋ丸は、船長が操船して気仙沼湾内の大島瀬戸に至り、衝突の 2 分前、大島北端と番所根の岩場との間の可航幅約 100m の狭い水道の右側端に寄って航行するため、番所根灯標の灯光を右舷船首に見て進行していたとき、左舷船首約 1,000m にＮ丸の白、緑 2 灯を視認した。Ｋ丸は、番所根寄りを西行中、衝突の約 30 秒前、Ｎ丸が約 300m となったとき、**同船が左転して衝突のおそれを生じさせたが、このことに気付かずに続航して衝突した。**

Ｎ号は、釣りを行った後、舞根漁港に向けて帰途に就いた。Ｎ丸は、船長が操船して番所根に差し掛かったとき、右舷船首にＫ丸の白、紅 2 灯を視認できる状況であったが、前方の見張りを行っていなかったので、これに気付かずに狭い水道の中央を進行した。Ｎ丸は、衝突の約 30 秒前、**少しでもショートカットしようとして、左舷前方を十分に確認せずに左転したところ、Ｎ丸に対して衝突のおそれを生じさせ、**そのことに気付かないまま衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/sendai/sd1710/17sd019yaku.htm

当直者が居眠りしていた貨物船と，汽笛が故障していた漁ろう中の漁船とが衝突した事例

貨物船Ｓ丸・漁船Ｋ丸衝突　（ 広島地方海難審判庁　平成 17 年 7 月 12 日言渡 ）

Ｓ丸 ： 貨物船　498 トン　乗組員 5 人　建設資材 500 トン
千葉県木更津港 → 佐賀県伊万里湾
Ｋ丸 ： 漁船　4.0 トン　乗組員 2 人　愛媛県友浦漁港 → 漁場（操業中）
発生日時場所 ： 平成 15 年 12 月 22 日 22 時 43 分　瀬戸内海燧灘西部
気象海象 ： 晴　西南西風　風力 1　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

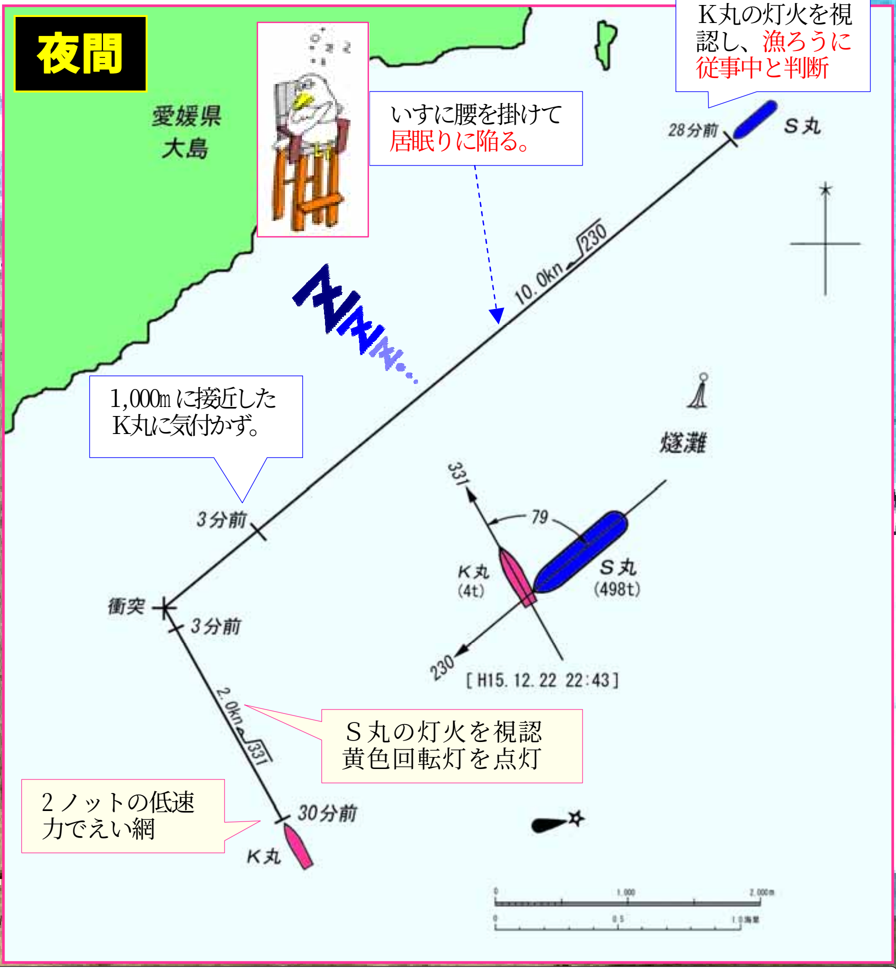
Ｓ丸は、18 時 00 分に船長(入直前に風邪薬を服用)が船橋当直に就き、瀬戸内海を西行して備後灘に至り、来島海峡東口に向けて自動操舵で進行した。

22 時 15 分(衝突の 28 分前)、船長は、船首方向にＫ丸の灯火を視認し、**操業中の漁船であると判断した。**18 分前、船長は、入直後 4 時間ずっと立ったまま当直に当たっていたことから疲れを感じるようになり、背もたれ付きのいすに腰を掛けたところ、間もなく居眠りに陥った。3 分前、Ｓ丸は、操業中のＫ丸に 1,000m まで接近したが、**居眠りしていてこのことに気付かず、Ｋ丸の進路を避けずに進行して衝突した。**

Ｋ丸は、燧灘の漁場で船長が操船して小型機船底びき網漁業を操業し、緑・白 2 灯と両舷灯・船尾灯を表示したほか作業灯を点け、船尾から約 300m のひき索を出して 2 ノットの速力でえい網した。

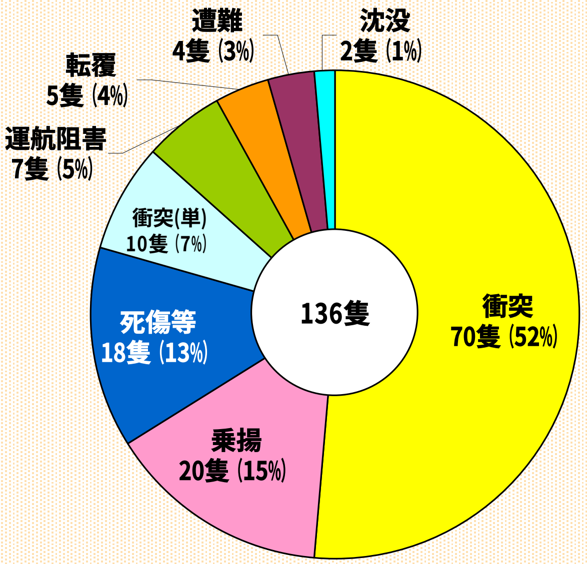
10 分前、船長は、右舷正横付近 1.8 海里にＳ丸の灯火を視認し、念のため黄色回転灯を点灯した。

その後、Ｓ丸が避航しないまま接近し、衝突直前に**汽笛を鳴らそうとしたが、故障していて鳴らすことができず、**そのまま衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1707/16hs082yaku.htm

5　プレジャーボート



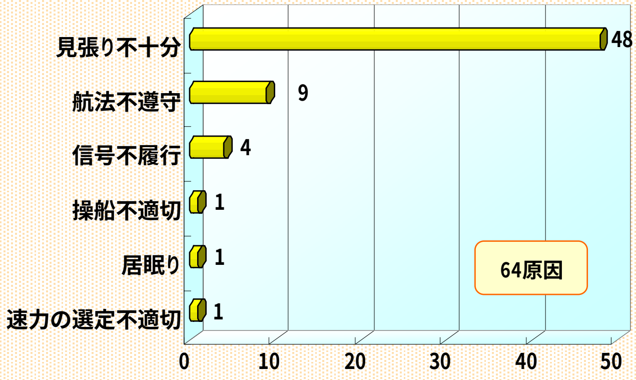
プレジャーボートは、124件136隻で、死亡・行方不明者は21人となっています。

海難種類では、衝突が70隻(52%)で最も多く、次いで乗揚が20隻(15%)、死傷等が18隻(13%)、衝突(単)が10隻(7%)などとなっています。また、前年と比べ、プレジャーボート全体では11隻の減少で、衝突が19隻減少したものの、乗揚が9隻、死傷等が8隻それぞれ増加しています。

(1) 衝突

衝突の70隻では、「見張り不十分」が48原因で圧倒的に多く、次いで「航法不遵守」が9原因、「信号不履行」が4原因などとなっています。

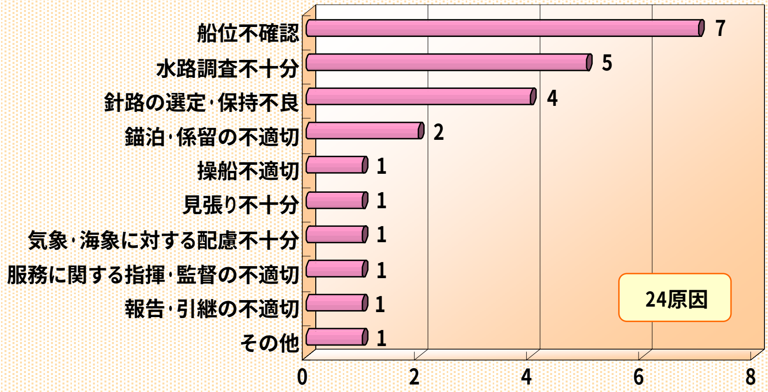
衝突の原因



(2) 乗揚

乗揚の20隻では、「船位不確認」が7原因と最も多く、次いで「水路調査不十分」が5原因、「針路の選定・保持不良」が4原因などとなっています。

乗揚の原因

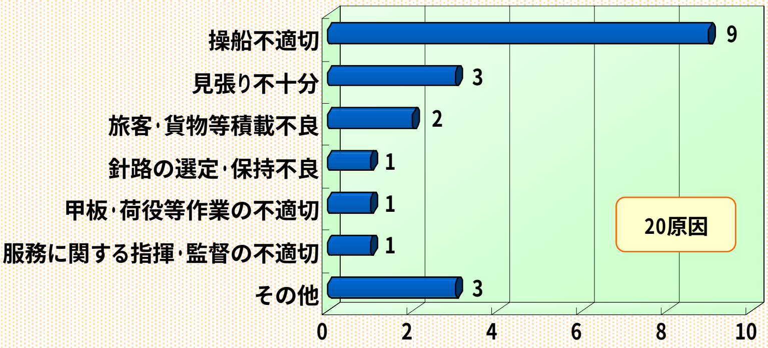


(3) 死傷等

死傷等の18隻では、「操船不適切」が9原因と最も多く、次いで「見張り不十分」が3原因などとなっています。

「死傷等」とは、船舶の運航に関連して、人のみが死亡・行方不明・負傷した場合で、衝突や乗揚などに伴う場合を除く。

死傷等の原因



操縦経験のない同乗者に夜間航海を任せて航行中、防波堤に衝突した事例

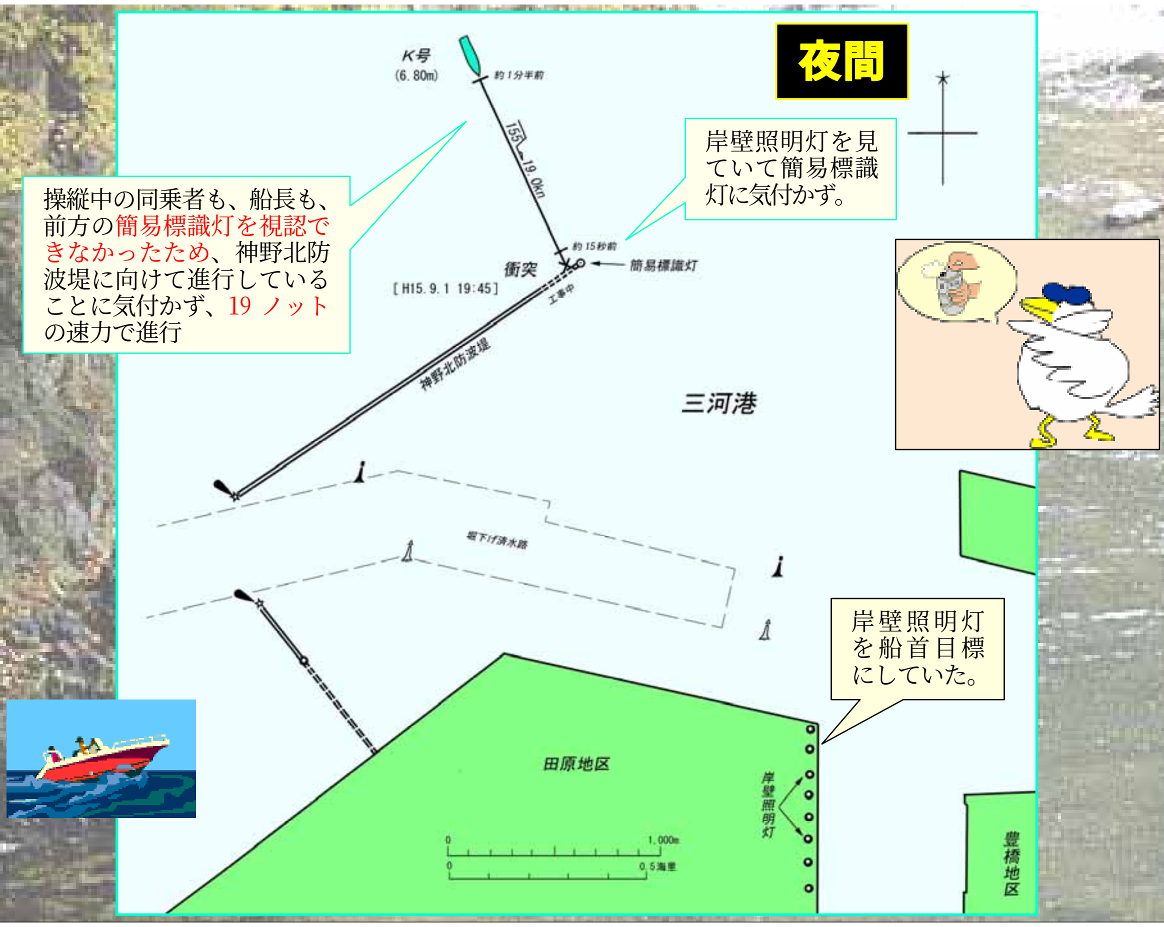
モーターボートＫ号防波堤衝突　（横浜地方海難審判庁 平成 17 年 8 月 30 日言渡）

Ｋ号 ：モーターボート 全長 6.80 メートル　乗組員１人　同乗者２人 （全員ライフジャケット未着用） 釣り場 → 愛知県三河港内の定係地（帰航中）
発生日時場所 ：平成 15 年 9 月 1 日 19 時 45 分　愛知県三河港神野北防波堤
気象海象 ：晴　無風　視界良好 上げ潮末期

事実の概要

Ｋ号は、14 時ごろから沖合で錨泊して釣りを始め、各自がそれぞれ **350ml 缶ビールなどを 4～5 本飲み、**日没まで釣りを続けた。船長は、明るいうちに帰航する予定だったので、**度が付いたサングラスしか持参しておらず、夜間航海に不安を感じたので、同乗者(操縦免許受有)に操縦を委ねる**ことにした。しかし、船長は、操縦経験などを確かめることなく、操縦方法を簡単に教え、岸壁の照明灯群を目標に航行するようにと指示しただけで操縦を委ね、自らは操縦席の右側で見張りに当たった。

同乗者は、モーターボートの操縦経験がなく、夜間航海で港内の状況もよく分からなかったが、Ｋ号を操縦してみたい一心から操縦を引き受け、船長の指示どおり岸壁の照明灯群を目標にして 19.0 ノットの速力で港内に向かった。こうして、Ｋ号は、照明灯群を船首目標として進行中、**操縦中の同乗者が簡易標識灯を見落としたため**、前方に防波堤があることに気付かず、高速力のまま防波堤に衝突し、**ライフジャケット未着用の他の同乗者が、海中に転落して溺死した。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/yokohama/yh1708/16yh098yaku.htm

水上オートバイが縦列で遊走中、先行艇が横転し、後続艇がその落水者に接触した事例

水上オートバイＢ号・同Ｄ号乗組員負傷　（横浜地方海難審判庁 平成17年9月9日言渡）

Ｂ号 ： 水上オートバイ　2.70 メートル　乗組員１人　海水浴場沖で遊走中
Ｄ号 ： 水上オートバイ　2.45 メートル　乗組員１人　海水浴場沖で遊走中
発生日時場所 ： 平成 16 年 6 月 12 日 15 時 50 分　愛知県幡豆郡吉良町宮崎海水浴場沖
気象海象　　 ： 晴　南西風　風力３　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｂ号とＤ号は、それぞれ後部座席に１人を乗せ、**全員ライフジャケットを着用**して海水浴場を発し、沖合で遊走を楽しんでいたところ、次第に波が高くなってきたので、海水浴場に引き返すことにした。

Ｂ号とＤ号は、30km/h の速力で並走していたが、しばらくして、Ｄ号がＢ号の前方約 5m を先行するようになった。やがてＤ号は、左舷船首からの波を受けて左右に振られたり、ジャンプしたりするようになったが、**後続するＢ号は、Ｄ号との前後間隔を十分にとることなく、**約 5m の間隔のままＤ号の後方を追走した。

こうして、両艇が縦列で航走中、先行するＤ号が波を受けて横転し、２ 人が海面に投げ出されたが、**後続のＢ号は、落水者を避けることができず、１ 人に接触して負傷させた。**

（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/yokohama/yh1709/17yh050yaku.htm

モーターボートの操縦者が居眠りして右舵がとられた状態となり、右に回頭しながら押船列に衝突した事例

押船Ｓ丸被押土運船・モーターボートＹ号衝突　（神戸地方海難審判庁 平成17年5月31日言渡）

Ｓ丸 ： 押船　235 トン　乗組員 6 人　空船　大阪府岬町の桟橋 → 尼崎西宮芦屋港
Ｍ丸 ： 被押土運船　3,630 トン　山土 6,000 トン積載
Ｙ号 ： モーターボート　12 トン　乗組員 1 人　釣り場 → 神戸港のマリーナ（帰航中）
発生日時場所 ： 平成 16 年 9 月 4 日 10 時 33 分　大阪湾南部友ケ島北東方沖合
気象海象　　： 晴　東北東風　風力 2　視界良好　下げ潮初期

事実の概要

Ｓ丸押船列は、船長が操船し、7.5 ノットの速力で手動操舵により進行していた。

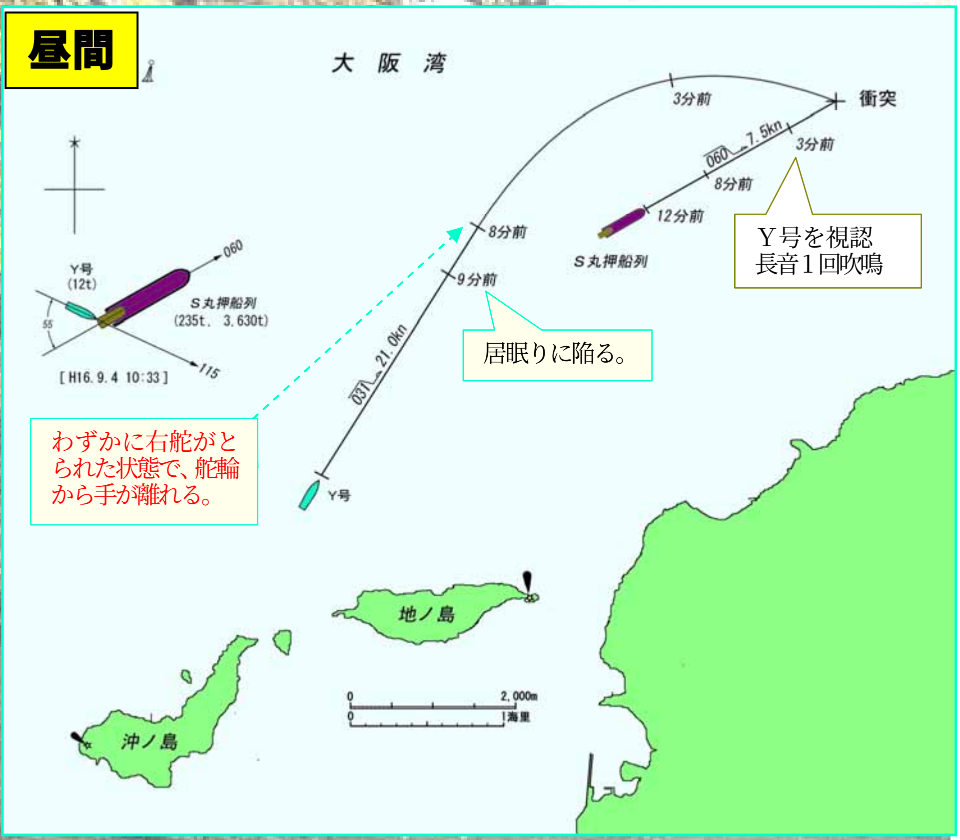
衝突の 3 分前、船長は、左舷後方 1,450m にＹ号を視認し、追い越す態勢で接近していたので、汽笛で長音 1 回を吹鳴して注意を喚起し、Ｙ号の動静を監視した。

船長は、Ｙ号がその後も接近を続けたので、約 30 秒前に再び長音 1 回を吹鳴して注意を喚起し、左舵一杯としたが、そのまま衝突した。

Ｙ号は、05 時ごろマリーナを発し、友ケ島水道付近の釣り場に向かい、06 時 30 分ごろ釣り場に到着して漂泊した。船長は、朝食をとり、**350mℓ の缶ビール 4 本を飲んで**釣りを行い、10 時ごろ釣りを止めて帰途に就いた。船長は、操縦席で腰を掛けて手動操舵に当たり、21.0 ノットの速力で進行中、眠気を催すようになったが、**いすに腰を掛けたまま操船を続けたため、いつしか居眠りに陥った。**

衝突の 8 分前、**船長の手が舵輪から離れ、舵輪がわずかに右に回った状態となっていたため、Ｙ号が徐々に右に回頭し始めた。**

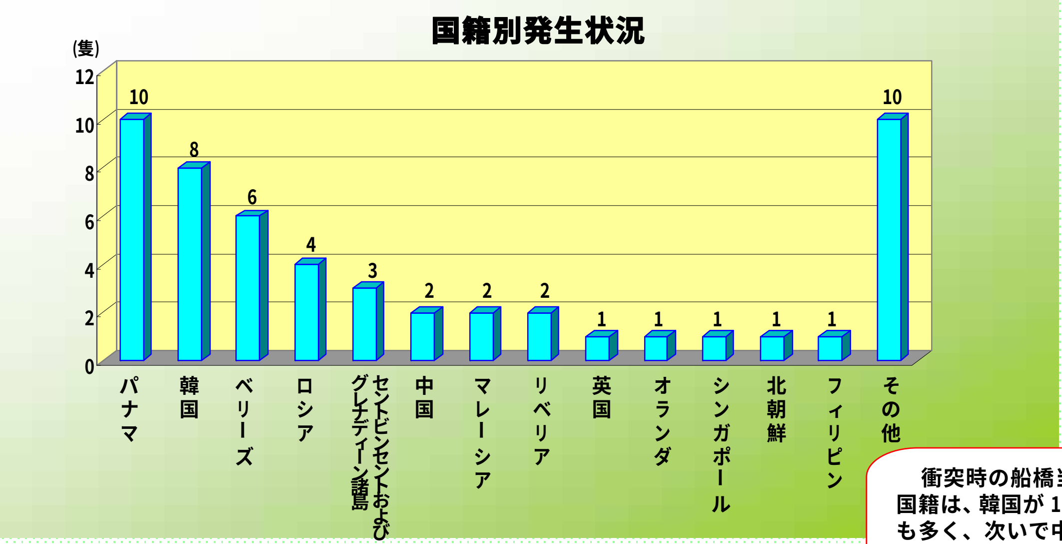
こうして、船長は、その後も居眠りを続け、Ｓ丸押船列の汽笛にも気付かず、21.0 ノットの速力のまま右回頭しながら進行中、押船列に衝突した。



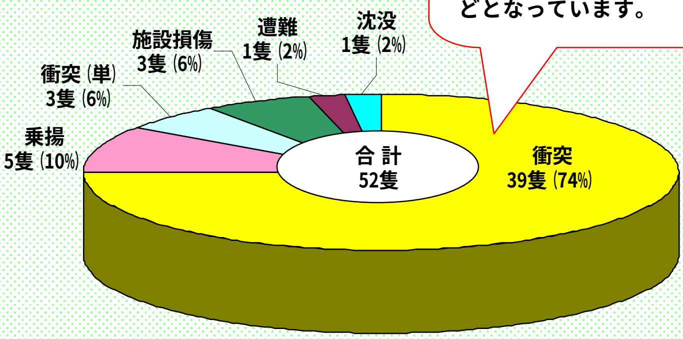
（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/koube/kb1705/16kb127yaku.htm

6　外国船

外国船は、49 件 52 隻で、死亡・行方不明者は 11 人となっています。国籍別では、パナマ籍が 10 隻(19%)で最も多く、次いで韓国籍が 8 隻(15%)となっており、この 2 か国は前年と同じ順位となっています。海難種類別では、衝突が 39 隻(74%)で最も多く、次いで乗揚が 5 隻(10%)などとなっています。

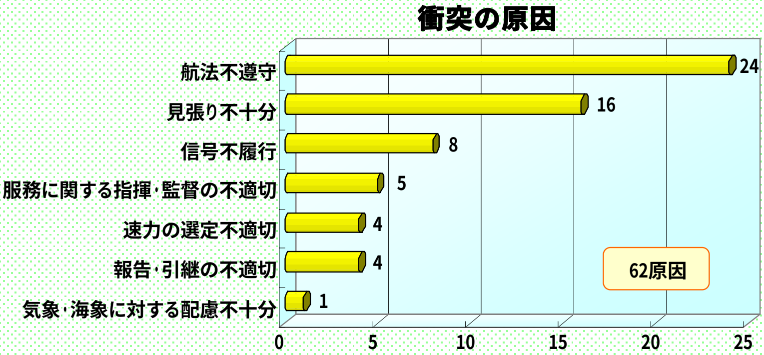


衝突時の船橋当直者の国籍は、韓国が 12 人と最も多く、次いで中国が 10 人、フィリピンが 4 人などとなっています。



(1) 衝突

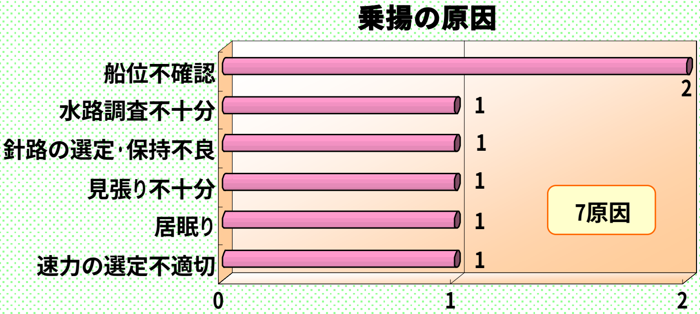
衝突の 39 隻では、「航法不遵守」が 24 原因で最も多く、次いで「見張り不十分」が 16 原因、「信号不履行」が 8 原因となっており、海上交通ルールを十分に理解していない外国船が多いことがうかがえます。



衝突の海難原因全体に占める「航法不遵守」の割合を比較すると、日本船では 16% ですが、**外国船は 39%** と高い割合を示しています。

(2) 乗揚

乗揚の 5 隻では、「船位不確認」が 2 原因と最も多く、次いで「水路調査不十分」、「針路の選定・保持不良」、「見張り不十分」などが各 1 原因となっています。



荒天下、港外で錨泊中の外国船が走錨し、揚錨して航走を開始したものの、速力が十分に上がらず、圧流されて防波堤に衝突した事例

貨物船Ｍ号防波堤衝突　（ 函館地方海難審判庁　平成 17 年 8 月 30 日言渡 ）

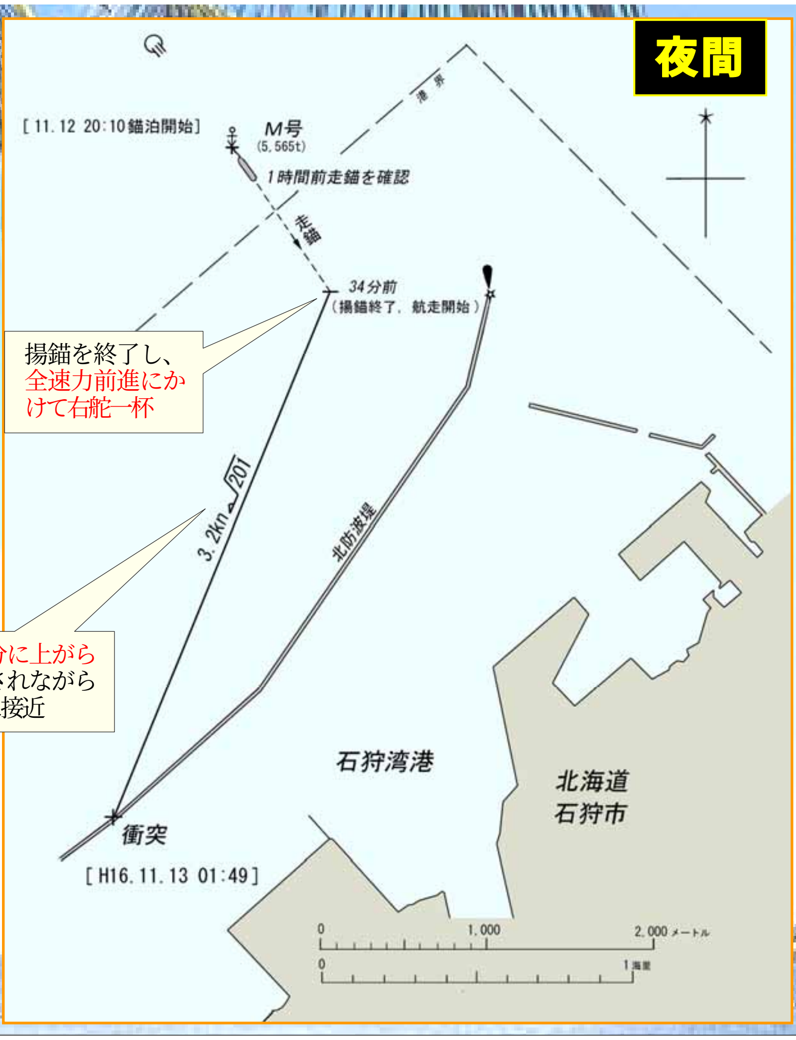
Ｍ号　：貨物船（韓国籍）　5,565 トン　乗組員 16 人　空船
福井県敦賀港 → 北海道石狩湾港（錨泊中）
発生日時場所 ： 平成 16 年 11 月 13 日 01 時 49 分　石狩湾港
気象海象　　　：雨　北西風　風力 8　強風・波浪・雷注意報発表中　波高約 3 メートル

事実の概要

Ｍ号は、積荷役待ちのため、石狩湾港外の水深約 22m 及び底質砂の地点で右錨と錨鎖 6 節を使用して単錨泊した。船長は、気象情報を入手しており、注意報が発表されていることを知っていたが、守錨当直者に対しては特に指示しなかった。やがて、**沖合から 20m/s の北西風が吹くようになり、波高も約 3m に達したが、当直者は、船長に報告せず、レーダーによる走錨監視を十分に行っていなかったので、走錨に気付くのが遅れた。**しばらくして、当直者が、走錨に気付いて船長に報告し、直ちに揚錨準備に取り掛かり、Ｍ号は、走錨を探知してから 15 分後に揚錨を開始したが、錨鎖が緊張して巻き揚げに困難を極め、揚錨開始から 25 分後にようやく完了した。

Ｍ号は、直ちに、機関を全速力前進にかけて右舵一杯としたが、速力が十分に上がらないまま、**北西風を右舷正横に受けて防波堤側に圧流された。**

こうして、Ｍ号は、防波堤の消波ブロックに衝突して沈没し、**船長ほか 6 人が死亡した。**



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hakodate/hd1708/17hd017yaku.htm

北流時の来島海峡航路において、四国側に寄らずに東行して西水道に向かう外国船と、中水道を通過して西行する貨物船とが衝突した事例

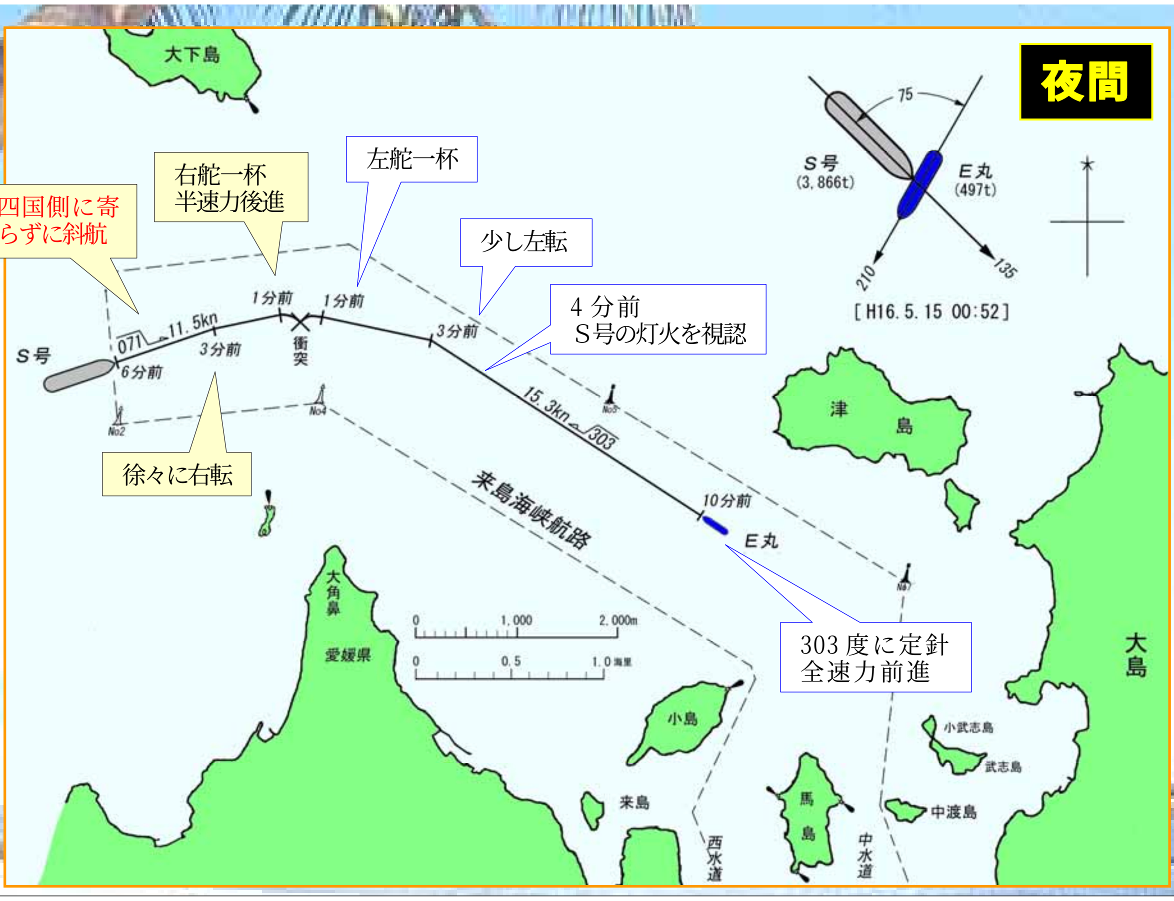
貨物船Ｅ丸・貨物船Ｓ号衝突　（広島地方海難審判庁 平成17年10月19日言渡）

Ｅ丸　：　貨物船　497 トン　乗組員４人　空船　尼崎西宮芦屋港 → 大分港
Ｓ号　：　ケミカルタンカー（パナマ籍）　3,866 トン　乗組員18人　液体化学製品 2,670 トン　大分港 → 神戸港
発生日時場所　：　平成16年５月15日 00時52分　来島海峡航路
気象海象　：　晴　無風　視界良好　衝突地点では西流約３ノット

事実の概要

Ｅ丸は、船長が操船して来島海峡航路東口に入り、**北流時の中水道を通過した後、大下島寄りを航路に沿って**手動操舵で西行した。衝突の４分前、船長は、左舷船首 1.5 海里にＳ号のマスト灯と右舷灯を認めたことから、左転すれば右舷を対して無難に通過できると思い、３分前に 1.1 海里に接近したとき、航路屈曲部の手前で少し左舵をとって左転を開始した。こうして、１分前、Ｓ号の両舷灯を認めるようになって左舵一杯としたが衝突した。

Ｓ号は、船長が操船を指揮し、衝突の６分前に来島海峡航路西口に入り、**航路の四国側に寄らなければならないのに、航路を斜航しながら大下島寄りを**手動操舵で**西水道に向け進行した。**船長は、Ｅ丸のマスト灯と左舷灯を認めたので、３分前に徐々に右転を開始した。こうして、１分前、Ｅ丸の両舷灯を認めて同船の左転に気付き、右舵一杯、機関後進としたが衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1710/16hs121yaku.htm

関門航路及び関門第２航路を西行中の外国船と漁船とが、追越し関係となり、関門第２航路から港外に出たところで衝突した事例

漁船Ｓ丸・貨物船Ｓ号衝突　（広島地方海難審判庁　平成 17 年 9 月 29 日言渡 ）

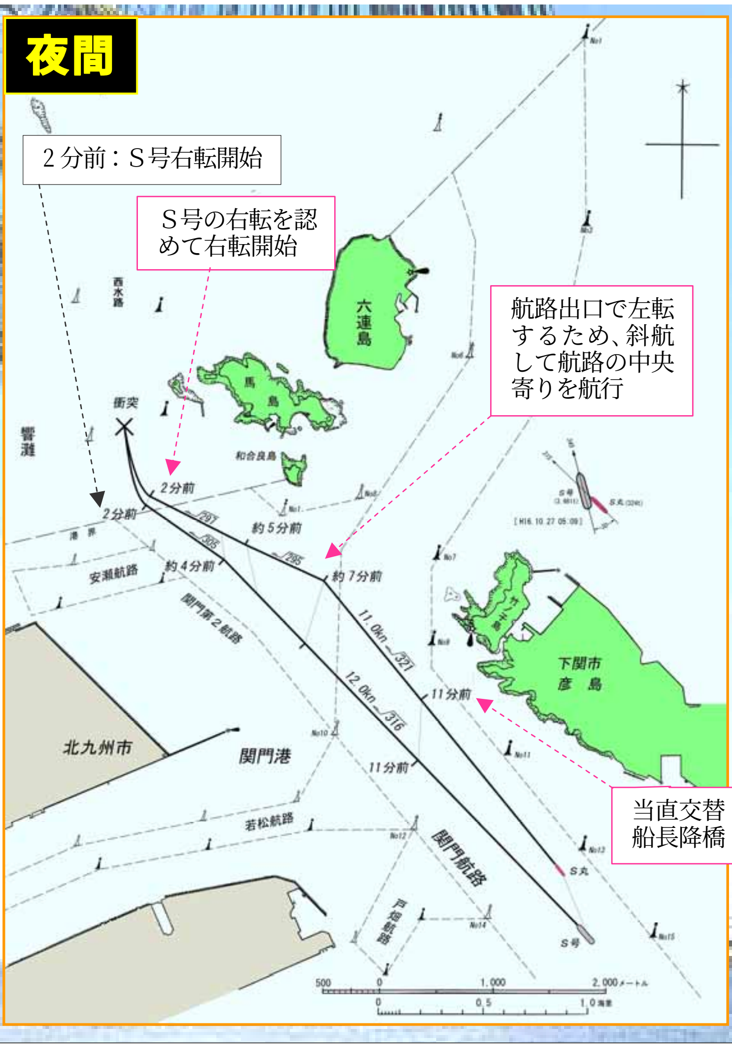
Ｓ丸 ： 漁船　324 トン　乗組員 6 人　空船　愛媛県宇和島港 → 長崎県楠泊漁港
Ｓ号 ： コンテナ船（韓国籍） 3,981 トン　乗組員 15 人　コンテナ 163 個
　　　広島港 → 韓国蔚山港
発生日時場所 ： 平成 16 年 10 月 27 日 05 時 09 分　関門海峡西口
気象海象　　 ： 晴　北西風　風力 4　視界良好　上げ潮中央期

事実の概要

Ｓ丸は、船長が操船を指揮して関門航路の右側を西行し、衝突の 11 分前、台場鼻に並航したとき、船橋当直を船長から一等航海士に交替した。同航海士は、自動操舵で進行中、左舷後方から追い越す態勢のＳ号の灯火を認めた。約 7 分前、Ｓ丸は、関門第 2 航路に入り、同航路の出口で左転するつもりで航路を斜航していたとき、Ｓ号の発した長音 1 回の汽笛信号を聞き、同船が左舷後方 300m に接近したのを認めたが、警告信号を行わずに続航した。2 分前、一等航海士は、**関門第２航路を出て間もなく、Ｓ号の右転を認めたので、自船も右転を始めたが衝突した。**

Ｓ号は、船長が操船を指揮して関門航路の右側を手動操舵で西行した。船長は、レーダーでＳ丸が自船より遅いことを知り、同船の左舷側を追い越すつもりで、航路の中央を進行した。

衝突の約 7 分前、**Ｓ号は、関門第２航路に入っても、追い越しを中止せず**に続航し、Ｓ丸が航路を斜航するのを認めたので、長音 1 回を吹鳴して注意を喚起したが、Ｓ丸から何の反応もなかったため、Ｓ丸は第 2 航路を出たところで右転して六連島西水路を北上するものと推測し、同航路を出て間もなく、西水路に向けて右転を始めたところ衝突した。



（本海難の裁決書）http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/17nen/hiroshima/hs1709/17hs026yaku.htm